8/86

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Diesellloks mit Zukunft



mosaik

Im Bw Bautzen umgeschaut

Am 23. Dezember 1985 wurden mit Inbetriebnahme der neuen, größeren Drehscheibe die umfangreichen Rekonstruktionsarbeiten im Bw Bautzen beendet. Bereits 1982 entstanden ein moderner vierständiger Lokomotivschuppen und danach eine leistungsfähige Tankanlage.
Das heutige Bw am Albrechtsbach erlebte im Herbst 1907 seine Grundsteinlegung. Doch schon ab 1850 gab es hier Lokbehandlungsanlagen, die aber durch die ständige Expansion des Bautzener Bahnhofs abgetragen werden mußten. 1909 wurde das neue Bahnbetriebswerk eröffnet. Eine Drehscheibe kam 1912 hinzu.
Neben Maschinen der Baureihen 38, 55, 56, 58, 86 und 91 war hier bis 1933 auch die 98 005 beheimatet. 1946 verfügte die RBD Dresden weitere Lokomotiven der Baureihen 38, 58, 91 sowie einige 75er und 94er nach Bautzen.
Zum Bw Bautzen gehörte bis 1955 auch die Einsatzstelle Neustadt (Sachsen). Danach kamen die Einsatzstellen Löbau und Bischofswerda hinzu.
Die V 15 2239 leitete 1963 als erste Diesellokomotive den Traktionswechsel in Bautzen ein. Lokomotiven der Baureihen 102 und 106 folgten. 1971 wurde die erste Streckendiesellok, die 110 331, in Dienst gestellt. Mit der seit 1979 hier stationierten 118 173 kamen auch größere Dieselloks hinzu. Heute werden neben Lokomotiven der Baureihen 102, 105, 106, 112 und 118 auch noch 52er für ihren Dienst auf den Strecken rund um Bautzen gewartet, gepflegt und eingesetzt. Zwei 44er dienen als Heizloks.

1



2



1 Die 52 8064 wird für die nächste Fahrt vorbereitet. Durch die Baumaßnahmen an der Drehscheibe steht sie auf dem ehemaligen Streckengleis Bautzen–Großpostwitz

2 An gleicher Stelle aufgenommen: Das Triebwerk der 52 8064.

3 Ausschließlich Heizzwecken dient die 44 1616.

4 Inzwischen in Betrieb genommen ist die neue Drehscheibe mit 21-m-Durchmesser; hier noch im Bau!

Text und Fotos (1. Oktober 1985):
V. Emersleben, Berlin

3



4



modell eisenbahner inhalt **8/86**

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
35. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Titelbild
In allen Winkeln unseres Landes treffen wir sie an: Diesellokomotiven der Baureihe 110, inzwischen leistungsmäßig verändert, auch als 111, 112, 114 und 115 im Einsatz. Dieses Foto zeigt eine Lok der Baureihe 112 vor dem Personenzug 3856 zwischen Arnsdorf und Redeberg.
Wie es überhaupt mit dem Diesellokeinsatz bis 1990 weitergehen soll, erfahren Sie auf den Seiten 5 bis 8 dieser Ausgabe.
Foto: B. Sprang, Berlin

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 24. 7. 1986
Geplante Auslieferung: 27. 7. 1986

Geplante Auslieferung des Heftes 9/86: 23. 9. 1986

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen sind zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Helmut Reinert, Generalsekretär des DMV, Berlin

Bezirksdelegierten-konferenzen 1986

In Vorbereitung des 6. Verbandstages fanden im 1. Halbjahr 1986 die Mitgliederversammlungen der Arbeitsgemeinschaften und die Bezirksdelegiertenkonferenzen gemäß Statut unseres Verbandes statt. Mit vielfältigen Initiativen und Ideenreichtum haben unsere Mitglieder diese Höhepunkte im Verbandsleben vorbereitet. Dabei standen die gesellschaftlichen Aktivitäten im Zusammenhang mit der Vorbereitung des XI. Parteitages der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands im Vordergrund. Die richtungsweisenden Beschlüsse des Parteitages werden auch in allen Arbeitsgemeinschaften und Bezirksvorständen unseres Verbandes Maßstäbe für die Arbeit in den nächsten Jahren setzen. Wir wissen, daß eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung nur möglich ist, wenn der Frieden auf der Welt erhalten wird, deshalb standen auch bei den Bezirksdelegiertenkonferenzen die Bemühungen der Sowjetunion im Kampf gegen die nukleare Aufrüstung und gegen die Kriegsgefahr im Mittelpunkt der Diskussionen.

In den Rechenschaftsberichten und den Diskussionsbeiträgen kam deutlich zum Ausdruck, daß auch in den vergangenen zwei Jahren die kulturpolitische Tätigkeit unseres Verbandes weiter entwickelt wurde und große Beachtung in der Öffentlichkeit fand.

Breiten Raum nahmen die Darlegungen der vielfältigen Aktivitäten anläßlich der Jubiläen „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" ein.
So konnten die Delegierten der Berliner Bezirksdelegiertenkonferenz vor allem auf die erfolgreiche Durchführung der Modellbahn-Ausstellung am Berliner Fernsehturm und der Fahrzeugausstellung auf dem Wriezener Bahnhof verweisen.
Diese Ausstellungen waren fest im gesamtgesellschaftlichen Leben unserer Hauptstadt eingebunden und gaben umfassenden Einblick in die vielfältige Tätigkeit unseres Verbandes.

Auch im Bezirk Magdeburg wurde in der vergangenen Legislaturperiode durch Modellbahn- und Fahrzeug-Ausstellungen in der Öffentlichkeit über die Arbeit unseres Verbandes berichtet. Vor allem die Fahrzeug-Ausstellung in Magdeburg, die anläßlich des 40. Jahrestages der Übergabe der Eisenbahn in Volkes Hand durchgeführt wurde, fand großes Interesse bei zahlreichen Besuchern aus dem In- und Ausland.

Im Bezirk Cottbus konnte über eine besonders wirkungsvolle Öffentlichkeitsarbeit in den vergangenen zwei Jahren berichtet werden. Die Werbung von 186 Jugendlichen für einen Beruf im Verkehrswesen zeigt das Interesse der Jugendlichen für Probleme der großen und kleinen Eisenbahn.

Während der Bezirksdelegiertenkonferenz Dresden wurde als besonderer Erfolg der Zusammenarbeit zwischen DMV und Deutscher Reichsbahn die Komplettierung des Traditionszuges Zwickau mit einem historischen Speisewagen herausgestellt. Dadurch, und durch die Restaurierung der vorhandenen Eilzugwagen, steht nun den Eisenbahnfreunden ein Zug zur Verfügung, der bei Sonder- und Traditionsfahrten überall Anklang finden wird.

Die Greifswalder Bezirksdelegiertenkonferenz beschäftigte sich besonders mit den Problemen bei der Einrichtung des Traditionsbetriebes auf der Schmalspurbahn der Insel Rügen. Hier gibt es für die Eisenbahnfreunde ein breites Betätigungsfeld, um mit Hilfe der Deutschen Reichsbahn den musealen Bereich im Bahnhof Putbus und dem Traditionsbetrieb als interessanten Anziehungspunkt für breite Bevölkerungsschichten zu gestalten.

Im Bezirk Erfurt wurde berichtet, daß die zahlreichen Sonderfahrten und hier vor allem die mehrtägigen „Thüringen-Rundfahrten" besondere Anziehungspunkte für Eisenbahnfreunde aus nah und fern waren.

Die Nahverkehrsfreunde des Bezirkes Halle legten Rechenschaft ab über die Erfolge bei der Restaurierung weiterer historischer Fahrzeuge. So konnte u. a. der „Maximum-Wagen" der ehemaligen „Leipziger Außenbahn AG" zu Ehren des XI. Parteitages der SED fertiggestellt werden.

Wie auch während der vergangenen Bezirksdelegiertenkonferenzen konnte in Schwerin über neue Erfolge bei der Arbeit mit Jugendlichen berichtet werden.

Als besonderer Ausdruck der internationalen Solidarität muß die Erarbeitung von 35 TM an Solidaritätsspenden im Bezirk Schwerin gewertet werden.

Neben dem Rückblick auf die bisher geleistete Arbeit und dem Abstecken weiterer Ziele für die nächsten zwei Jahre standen bei den Bezirksdelegiertenkonferenzen auch die Neuwahlen der Bezirksvorstände auf der Tagesordnung.

Es wurden gewählt:

in Berlin
Manfred Möller zum Vorsitzenden
Siegfried Miedecke zum Sekretär

in Cottbus
Horst Kieschke zum Vorsitzenden
Rudolf Starus zum Sekretär

in Dresden
Lothar Krause zum Vorsitzenden
Winfried Liebschner zum Sekretär

in Erfurt
Dr. Georg Thielmann zum Vorsitzenden
z. Z. noch nicht benannt

in Greifswald
Werner Lexow zum Vorsitzenden
Gerd Hedderich zum Sekretär

in Halle
Wolfgang Lindner zum Vorsitzenden
Wolfgang Bahnert zum Sekretär

in Magdeburg
Joachim Heine zum Vorsitzenden
Heinz Sperling zum Sekretär

in Schwerin
Heinz Serfass zum Vorsitzenden
Bernhard Westphal zum Sekretär.

Die vielfältigen Aktivitäten und der Optimismus der Bezirksdelegiertenkonferenzen geben uns die Gewähr für die würdige Vorbereitung unseres 6. Verbandstages, auf dem die Delegierten weitere Festlegungen für die Verbandsarbeit der nächsten vier Jahre beschließen werden.

Dabei ist die allseitige Weiterentwicklung einer interessanten und sinnvollen Freizeitgestaltung in unseren Arbeitsgemeinschaften zur Stärkung unseres Verbandes ein wesentlicher Beitrag zur Lösung unserer kulturpolitischen Aufgabe.

Leser schreiben ...

Ausstellung im Kreisheimatmuseum Neuruppin

In den Sommermonaten zeigt die AG 1/40 Berlin wesentliche Teile ihrer Gemeinschaftsanlage, darunter erstmalig auch die Empfangsgebäude Herzberg und Lindow, im Kreisheimatmuseum Neuruppin.
Das entsprechende Angebot, anläßlich des 90jährigen Jubiläums der Strecke Löwenberg – Lindow (Eröffnung: 11. August 1896) einige Modelle leihweise zur Verfügung zu stellen, wurde von der Direktorin des Museums, Frau Lisa Riedel, erfreut angenommen. Frau Riedel unterstützt die Arbeit der AG seit mehreren Jahren durch die Bereitstellung von Bild- und Schriftdokumenten. Es ist deshalb nur natürlich, daß die Früchte dieser Zusammenarbeit am Ort des Vorbilds im Heimatkreis Neuruppin gezeigt werden können.
Während diese Ausstellung noch bis zum 14. September 1986 zu sehen sein wird, gehen die Gedanken schon weiter (nähere Informationen dazu auf Seite 32 dieser Ausgabe): Die Fortführung mit ständig wechselnden Exponaten zur Geschichte der Ruppiner Eisenbahn sowie die würdige Vorbereitung und Durchführung von Jubiläen werden von den AG-Freunden diskutiert und sollen die gute Zusammenarbeit mit dem Museum vertiefen.
AG 1/40 des DMV, Berlin

110 Jahre Zeithain – Elsterwerda

Am 15. Oktober 1985 jährte sich zum 110. Mal der Tag der Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke Zeithain – Elsterwerda. Zunächst als „Sekundärbahn" in Betrieb, bekam sie zunehmende Bedeutung als Verbindung der Hauptbahnen Riesa – Berlin Anhalter Bahnhof und Dresden – Berlin Anhalter Bahnhof sowie in besonderem Maße für die Versorgung der Industriebetriebe im Gröditzer Raum. Dies fand auch seinen Ausdruck in den Anschlußgleisen für das Stahlwerk Gröditz (1878 erbaut) und im zweigleisigen Ausbau der Strecke. Nach dem ersten Weltkrieg verkehrten auch schnellfahrende Züge auf diesem Abschnitt, der wegen der fehlenden beschrankten Bahnübergänge aber eine „Bimmelbahnstrecke" blieb. Selbst die Schnellzüge hatten Lokomotiven mit einer Läutevorrichtung.
Schweren Schaden hatte der faschistische Krieg angerichtet. Um der wachsenden Bedeutung als wichtiger Verkehrsweg unserer Republik bei der Versorgung solcher Betriebe wie VEB Stahl- und Walzwerk Gröditz und dem VEB Zellstoffwerk zu entsprechen, wird die Strecke in den nächsten Jahren weiter ausgebaut.
G. Apelt, Gröditz

Leser meinen ...

Knödel am Schienenstrang

Gedanken zum „me"-Beitrag „Kommen Sie mit ins Isergebirge" im Heft 7/82.

Zu meinem Urlaub in Harrachov im vergangenen Jahr gehörte selbstverständlich eine Fahrt mit der Zahnradbahn. Nach drei Kilometern Fußweg zum Bahnhof Harrachov erwarteten mich verrostete Schienen. Mir ging ein geflügeltes Wort durch den Kopf: „Rostig ist die Eisenbahnschiene, wenn kein Zug darüber läuft ...". Und da stand es ja auch auf einem Plakat: Schienenersatzverkehr von Harrachov bis Korenov ab 1. Juli. Dort sah ich viele Fotos in der Bahnhofshalle, auch von der E 44. Im Bahnhof waren zu sehen ein Triebwagen (M 152), die Lok 404 003, ein Dreikuppler, und eine Maschine der Achsfolge D. Leider machte sich auch hier der Rost breit, es fehlten jedwede Schilder und Beschriftungen. Schade!
Unser Zug fuhr als Doppeltriebwagen mit M 240.0109 und M 240.0110. Doch zuvor kreuzte uns ein geschobener Güterzug, an der Spitze ein Güterzuggepäckwagen, dann sechs bis acht leere Güterwagen (diese wurden in Korenov mit Baumstämmen beladen), und am Zugschluß die Lok T 426 002. Endlich ging die Fahrt los. Bremsprobe vor der Einfahrt in den 912 m langen Tunnel. Nach 35 Minuten war Tanvald erreicht. Hier wurde einer der beiden 240.0 abgekuppelt, zurück also solo. Das wurde zum richtigen Erlebnis. Jetzt mußte der vollbesetzte Triebwagen zeigen, was in ihm steckt. Nach schwerem Kampf haben wir wieder Korenov erreicht. Mit „SEV" (diese Abkürzung ist uns lieber als das schreckliche Wortungetüm Schienenersatzverkehr die Redaktion) fuhren wir wieder gen Harrachov.
Noch zu den „Tfz": Ich sah in Tanvald eine Lok der BR T 426, eine in Korenov am Lokschuppen, eine war mit einem Güterzug unterwegs. Meine Meinung ist: Obwohl im Personenverkehr die Zahnstange nicht benutzt wird, war er ein großes Erlebnis für mich: Der Knödel am Schienenstrang. Und wenn es mich wieder mal nach Harrachov verschlägt – eine Zahnradbahnfahrt gehört dazu!
Übrigens für Nichtmotorisierte: Es bestehen gute Verbindungen von Zittau über Liberec (umsteigen!) bis Tanvald und zurück.
D. Adam, Eibau (Oberlausitz)

Leser antworten ...

Der Linksverkehr auf der Regelspur

Zu diesem Thema – „me" 5/85 von K. Schulz aus Neustadt (D.) möchte ich noch folgendes sagen:
Bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) wird nach Vorschrift links gefahren. Ausnahmen bilden jene ferngesteuerten Streckenabschnitte wie die Gotthard-Nordrampe, der Gotthardtunnel und die linksufrige Zürichseestrecke, auf denen in der Regel links gefahren wird, Gleiswechselbetrieb aber möglich ist. Die Signale stehen links vom Gleis, auch die Formsignale. Diese werden in der Schweiz *Semaphore* genannt. Die Signalflügel weisen aber über das Gleis. Auch auf eingleisigen Strecken stehen die Signale, und damit sind alle vorkommenden Signale gemeint, an der linken Seite des Gleises.
Eine weitere Besonderheit stellt die Einrichtungen des Führerstandes der Lokomotiven dar. Seit etwa 1940 werden bei den SBB die Führerstände auf der in Fahrtrichtung linken Seite eingebaut und sind für sitzende Bedienung eingerichtet. Die Führerbremsventile sind ebenfalls links eingebaut und werden mit der linken Hand bedient.
Auch bei den sogenannten Privatbahnen der Schweiz ist der Linksverkehr vorgeschrieben, wobei aber der Signalstandort nur bei der „Doppelspur" auf der linken Gleisseite festgeschrieben ist. Bei eingleisigen Strekken wird der Signalstandort durch die Topographie bestimmt und variiert zwischen der linken und der rechten Seite.
Die Führerstandseinrichtung bei diesen Bahnen ist aber auf der rechten Fahrzeugseite installiert, so z. B. bei der Rhätischen Bahn oder bei der Bern-Simplon-Lötschberg-Bahn. In Frankreich waren sogar die Führerstandseinrichtungen der Dampflokomotiven für den Linksverkehr auf der linken Fahrzeugseite installiert. Auch in Frankreich stehen die Signale auf der linken Seite des Gleises. In Österreich wird normalerweise auf der rechten Seite der Strecke gefahren, wenn diese „doppelspurig" ist. Allerdings gibt es in diesem Land einige Strecken, die im Linksverkehr betrieben werden. Es war mir aber bisher leider nicht möglich herauszufinden, um welche Strecken es sich handelt.
A. Buchmann, Chur (Schweiz)

Wer geht schneller?



Aufgenommen von Winfried Schmidt, Unterschwöditz, am 2. November 1985 auf dem Bahnhof Nordhausen.

U-Bahn-Wagenpark wird vergrößert

Zu Ehren des XI. Parteitages der SED stellte das Raw „Roman Chwalek" Berlin-Schöneweide die ersten sechs U-Bahn-Wagen des Typs E III-5 fertig und übergab sie den Berliner Verkehrsbetrieben (BVB). Diese Wagen sind für die im Bau befindliche Verlängerung der U-Bahn-Linie E Alexanderplatz – Tierpark in das Neubaugebiet Kaulsdorf/Hellersdorf im Nordosten der Hauptstadt bestimmt. Wie die Vorgänger dieser U-Bahn-Wagen (Typen E III-1 bis E III-4) sind auch die neuen Fahrzeuge durch den Umbau aus S-Bahn-Wagen entstanden. Die kleinste Zugeinheit – zwei Wagen – besteht aus Trieb- und Beiwagen. Einige technische Neuerungen, die in den S-Bahn-Wagen berücksichtigt worden sind und sich dort bewährten, wurden auch für diese Züge genutzt. Erstmalig werden bei diesen neuen U-Bahn-Wagen jedoch alle Steuerleitungen mit 110-V-Gleichspannung (bisher teilweise mit 750-V-Gleichspannung) betrieben. Aus diesem Grund sind die Wagen des Typs E III-5 mit den früher gebauten Wagen gleichen Typs nicht kuppelfähig.

1



Der Umbau weiterer S-Bahn-Wagen in U-Bahn-Fahrzeuge ist vorgesehen.

Text und Foto: H.-J. Hütter Berlin

Tunnel auf der „Bankrottmeile" aufgeschnitten

Zügig gehen die vorbereitenden Arbeiten zur Elektrifizierung der Strecke Riesa – Döbeln – Karl-Marx-Stadt (KBS 400) voran. Nachdem am Bahnhof Limmritz eine zu niedrige Straßenüberführung erneuert wurde, begannen nun die Erdarbeiten am Tunnel zwischen Limmritz und Steina. Es ist ein Aufschneiden dieses Tunnels erforderlich. Da der vom Gelände her schwierigste Teil der Strecke zwischen Limmritz und Waldheim 1848 die Chemnitz-Riesaer Eisenbahngesellschaft ruinierte, wurde er vom Volksmund „Bankrottmeile" genannt.

Ha.

ČME-3 – eine Weiterentwicklung

Im vergangenen Jahr wurde die 5000. dieselelektrische Lokomotive mit der Bezeichnung ČME-3 vom Prager Betrieb „Lokomotivka Šokolovo" an die UdSSR geliefert.
Die Lok wird von einem turbogeladenen Sechszylinderreihen-Dieselmotor des Typs ČKD K6S 310 DR mit einer Leistung von 993 kW (1350 PS) angetrieben. An die Kurbelwelle dieses bewährten und zuverlässigen Motors ist der Hauptgenerator angeflanscht.
Der robuste Hauptrahmen der Lok ist auf zwei dreiachsigen Drehgestellen gelagert. In jedem Drehgestell befinden sich drei Tatzlagerfahrmotoren.
Die Lok hat einen klassischen Fahrzeugaufbau. Im vorderen langen Vorbau befindet sich das Antriebsaggregat und die Antriebe der Hilfsaggregate, d. h. des Bremsverdichters, der Kühllüfter mit den Wärmeaustauschern, der Lüfter für die Kühlung der Fahrmotoren und des Ladedynamos. Im hinteren kurzen Vorbau sind die Akkumulatoren zum Anlassen des Dieselmotors untergebracht. Die Führerkabine befindet sich über dem hinteren Drehgestell. Die Lok ist für den Einmannbetrieb ausgelegt. Außer dem Führerpult mit den entsprechenden Steuer-, Kontroll- und Meßelementen ist im Führerstand ein tragbares Bedienpult mit Kabelanschluß vorhanden. Mit ihm ist es möglich, die Lok von jedem beliebigen Platz der Führerkabine zu bedienen (mit Ausnahme der selbsttätigen Zugbremse).
Die Baureihe ČME-3 ist für den schweren Rangier- und Güterzugdienst bestimmt.
Dieser Loktyp wird an die ČSD und Albanien als BR T 669.0, in Tropenausführung in den Irak, nach Syrien und Indien geliefert. Er ist ohne bauliche Veränderungen für Spurweiten von 1435 bis 1676 mm geeignet. Auf Wunsch werden Zusatzausrüstungen eingebaut, z. B. Funkgerät, automatische Zugsicherung, Zweifachsteuerung und verschiedene

2



Bremsarten einschließlich Saugluftbremse. Einige technische Daten:

Spurweite	1435, 1520, 1676 mm
Achsfolge	Co'Co'
Masse	114–123 t
Höchstgeschw.	95 km/h
max. Zugkraft	etwa 30 t

Der Vorgänger dieser Lok war die ČSD-BR T 435.0, die in der DDR als BR V 75 (107) zum Einsatz kam. Bei der Konstruktion der ČME-3 wurden nicht nur gesammelte Erfahrungen, sondern auch bewährte Elemente verwendet. Trotz der langjährigen Produktion dieser BR blieb die Grundkonzeption unverändert. So besteht bei aller Weiterentwicklung die Möglichkeit, einzelne Baugruppen gegenseitig auszutauschen. Gegenwärtig gelangen schrittweise neue moderne Konstruktionselemente zum Einsatz, die dem internationalen Trend im Lokomotivbau entsprechen. Dabei sind diese so konzipiert, daß sie auch für früher gebaute Maschinen verwendet werden können.
Auch diese Lok hat ihren Spitznamen. Sie wird kurzerhand „Čmelák" (Tschechisch Hummel) genannt. Das dürfte von ČME-3 herrühren.

A. Akhavan, Berlin; Foto: ČKD

Auto oder Eisenbahn?

Die Schweiz gehört zu den Ländern Europas mit der höchsten Autodichte. Besonders an den Wochenenden und zu saisonbedingten Spitzenzeiten macht sich das auf Autobahnen und Landstraßen nachhaltig bemerkbar. Trotz des weiteren Ausbaus des Straßennetzes werden die Verstopfungen laut Expertenaussagen eher zu- als abnehmen. Dadurch kommt es in der Öffentlichkeit mehr als erwartet zu Diskussionen darüber, welche Aufgaben das schweizerische Eisenbahnnetz übernehmen könnte. Es geht dabei besonders darum, ob ein Ausbau des bisherigen Streckennetzes genügt oder eine neue Schnellbahn auf der Hauptstrecke des Landes zwischen Genf und St. Gallen notwendig wird. Das Schnellbahnprojekt gewinnt mehr und mehr Anhänger, könnten doch damit die Fahrzeiten erheblich gesenkt werden; beispielsweise zwischen Bern und Zürich von 73 auf 48 Minuten. Die Kritiker halten dem Entgegen, daß mindestens 200 Kilometer Strecke völlig neu verlegt werden müssen, weil die für hohe Geschwindigkeiten konzipierte Strecke weite Kurvenradien und flache Linienführungen erfordert. Es ist nicht leicht, diesen Anforderungen im kleinräumigen und reich gegliederten Gebiet Rechnung zu tragen. So müßten mehrere Flußtäler mit Viadukten überspannt und mindestens 180 Hektar fruchtbaren Ackerbodens geopfert werden. Unter anderem werden immer wieder die hohen Kosten dieses Projekts angeführt. Doch ist dieses Argument nicht ganz stichhaltig, weil die Streckenbauten für die Schnellbahn gerade soviel Geld kosten würden wie die Ausgaben für zwei Jahre Straßenbauprogramm.

Lk. (ADN)

Dipl.-Ing. Hans-Joachim Krauß,
Hauptingenieur der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der DR im Ministerium für Verkehrswesen, Berlin

Was wird aus den Diesellokomotiven?

Bekanntlich werden bis 1990 weitere 1500 Strecken-Kilometer der Deutschen Reichsbahn elektrifiziert.
Der Ellok-Betrieb als entscheidender Intensivierungsfaktor stellt einen zweiten Traktionswechsel bei der DR dar und zieht große technisch-technologische Veränderungen nach sich. Die Dieseltraktion muß mit einem hohen ökonomischen Effekt sinnvoll in diesen Prozeß eingeordnet werden. Im folgenden Beitrag soll auf einige Aspekte zum künftigen Einsatz des Diesellokomotivparkes eingegangen werden. Zum gleichen Thema erschien bereits im Heft 2/86 der Fachzeitschrift „Schienenfahrzeuge" eine Veröffentlichung.
Sicherlich werden diese Ausführungen auch manchen Modelleisenbahner anregen, ein Rekoprogramm für den eigenen Lokomotivpark vorzusehen.

Die weitere Entwicklung

Vielfach wird gefragt, ob durch die beschleunigte Elektrifizierung nicht Diesellokomotiven „übrig" sind und es somit in der Vergangenheit möglicherweise „Fehlinvestitionen" gab. Zunächst sei gesagt, daß die normative Nutzungsdauer der Rangierdiesellokomotiven 30 Jahre (ursprünglich 25) und die der Streckendiesellokomotiven 20 Jahre beträgt, wobei hier 25 Jahre angestrebt werden. Ein Teil dieser Lokomotiven erreicht also somit im kommenden Fünfjahrplanzeitraum bzw. in den nächsten 10 Jahren die normative Nutzungsdauer.
Obwohl der Anteil der elektrischen Traktion 1990 etwa 40 Prozent betragen wird, verbleibt auf etwa 75 Prozent des Streckennetzes der DR Dieselbetrieb. Der gesamte Diesellokomotivpark wird 1990 etwa die dreifache Höhe des Ellokbestandes erreichen. Eingeschlossen sind dabei auch die zur Ablösung der restlichen Dampflokomotiven erforderlichen Fahrzeuge einerseits und andererseits die zu erwartenden höheren Transportanforderungen im nichtelektrifizierten Netz.
Außerdem ist zu berücksichtigen, daß die wichtigsten Hauptaggregate, wie Dieselmotor und Strömungsgetriebe, in Abhängigkeit von der absolvierten Leistung meist nach der Hälfte der genannten normativen Nutzungsdauer verschlissen sind und erneuert werden müssen.
Neben der notwendigen und möglichen Aussonderung von verschlissenen Dieseltriebfahrzeugen werden die verbleibenden Lokomotiven im Rahmen planmäßiger Instandhaltungsmaßnahmen zum Teil modernisiert. Die Fahrzeuge sind den künftigen Leistungsanforderungen anzupassen, um den spezifischen Energieverbrauch bei gleichzeitiger Reduzierung des Instandhaltungsaufwands zu senken.
Diese wichtigen Prämissen führten nach umfangreichen Untersuchungen zu einem konkreten Programm über die Perspektive des Diesellokomotivparkes. Die eingangs gestellte Frage nach „überzähligen" Triebfahrzeugen kann auf dessen Grundlage eindeutig verneint werden.
Auf die Entwicklung und Neubeschaffung von Diesellokomotiven kann vorläufig verzichtet und im KLEW Hennigsdorf die sonst dafür erforderlich gewesene Kapazität ausschließlich für die Ellok-Produktion genutzt werden.
Die Diesellokomotiven der DR setzen sich aus wenigen Grundtypen zusammen, die außerdem untereinander weitgehend standardisiert sind. Aufgrund dieser Vorteile besteht die Möglichkeit, gleich mehrere Lokomotiv-Baureihen zu modernisieren.

Rangierlokomotiven

Besonders zu berücksichtigen sind hierbei zwei Aspekte: Ab 1990/91 ist mit der Inbetriebnahme von elektrischen Rangierlokomotiven zu rechnen (BR 208 in Drehstromantriebstechnik), und infolge der größer werdenden Zuglasten für bestimmte Einsatzfälle steigt der Bedarf an leistungsfähigeren Rangierlokomotiven.

Baureihe 108

Für den Ersatz der Baureihen 105/106 – sie haben teilweise die normative Nutzungsdauer erreicht – und wegen der höher werdenden Leistungsanforderungen sollte ursprünglich eine neue leistungsfähige, dieselhydraulische Rangierlokomotive mit 736 kW (1000 PS) beschafft werden.
Nun werden die erforderlichen Triebfahrzeuge aus dem Umbau der durch die Elektrifizierung freigewordenen Lokomotiven der Baureihe 110 gewonnen. Vom VEB Strömungsmaschinen Pirna wurde inzwischen ein hydraulisches Wendegetriebe (Reversionsgetriebe) entwickelt, mit dem die Lokomotive hydraulisch abgebremst wird. Für Erprobungszwecke sind die Lokomotiven 110 156 und 110 161 mit dieser Technik ausgerüstet worden und seit 1979 im Güterbahnhof Halle in Betrieb. Zu Vergleichszwecken waren sie unter gleichen Einsatzbedingungen mit Maschinen der BR 106 und der BR 110 mit mechanischem Wendegetriebe im Einsatz. Durch das neue Strömungswendegetriebe wurde allerdings durch die notwendige Motorleistung 3,5 Prozent mehr Dieselkraftstoff verbraucht. Demgegenüber stehen unter anderem ein bedeutend geringerer Bremssohlenwechsel und die längere Laufzeit der Radreifen. Jährlich können außerdem pro Lokomotive 5,8 t Material, 460 Arbeitsstunden und 208 Stunden Standzeit eingespart werden. Hinzu kommen noch weitere Vorteile, wie Beschleuni-

1


1 Lokomotiven der Baureihe 105 bzw. 106 sind in fast jedem Bahnbetriebswerk beheimatet. Dieses Foto zeigt die Lokomotive 105 096 des Bw Stralsund am 6. August 1979 in Saßnitz.

gung des Rangierdienstes durch den Wegfall der Zeit für die Fahrtrichtungsänderung und bequemere Bedienung der Lokomotive.
Obwohl sich die Geschwindigkeitsstufung bei der BR 106 (30/60 km/h) bewährt hat, werden bei der neuen Baureihe 108 für den Rangiergang 20 km/h und für den Streckengang 60 km/h gewählt. Damit ist eine höhere Zugkraft im Rangiergang möglich, und der spezifische Kraftstoffverbrauch kann gesenkt werden. Bei der 110 161 wurde der Führerstand analog zur BR 106 umgebaut und damit den Bedingungen des Rangierdienstes angepaßt.
Die Baureihe 108 erhält den bewährten GVD 18/15-1 des VEB Elbewerk Roßlau mit 365 kW (rd. 500 PS) auszurüsten. Er kann den gegebenen Lastverhältnissen besser angepaßt werden und erreicht einen günstigeren Kraftstoffverbrauch. Die bisherige Wandler-Kupplung wird durch eine 2-Wandlerausführung ersetzt.
Im Rangierdienst ist in der Regel nicht primär die Leistung, sondern das Zugkraftverhalten der Lokomotiven ausschlaggebend. Bei der um 110 kW (150 PS) reduzierten Motorleistung war es notwendig, das Übersetzungsverhältnis im Achsgetriebe so zu wählen, daß kein Zugkraftverlust gegenüber der Baureihe 106 im Anfahrbereich auftritt

2



3



Motor 12 KVD 21 Al-4 mit einer Leistung von 736 kW (1000 PS). Anstelle des Heizkessels wird Ballast eingebaut und zum Warmhalten das Warmhaltegerät Heto 30. Weitere konstruktive Veränderungen kommen hinzu. Mit den ersten Prototypen ist Mitte 1987 zu rechnen. Der Serienumbau wird ab 1988 beginnen und sich über mehrere Jahre erstrecken. In den Umbau werden übrigens auch die in geringer Stückzahl vorhandenen Lokomotiven der BR 111 einbezogen.
Wie bereits erwähnt, erhalten die umgebauten Triebfahrzeuge die Bezeichnung 108. Die bisherige Ordnungsnummer bleibt allerdings unverändert. Die beiden Versuchslokomotiven des Bw Halle G werden bereits seit dem 1. Januar 1985 als 108 156-1 und 108 161-1 bezeichnet.

Baureihe 104

Obwohl sich die Baureihe 106 bewährt hat, ist sie für viele Einsatzgebiete überdimensioniert. Der Motor 12 KVD 18/21 (480 kW = 650 PS) arbeitet unter den gegebenen Einsatzverhältnissen sowohl unter Last als auch im Leerlauf unwirtschaftlich. Deshalb ist vorgesehen, diese Maschinen mit dem Motor und gleichzeitig der Kraftstoff-Verbrauch optimiert wird. Die bisherigen Untersuchungen führten zu der Entscheidung, die Stufung zwischen Langsamgang und Schnellgang von 30/60 (km/h) (Baureihe 106) auf 20/40 (km/h) bei der Baureihe 104 zu verändern.
Bei einer durchschnittlichen jährlichen Auslastung können je Lokomotive dann mindestens 15 bis 18 t Dieselkraftstoff, 130 bis 150 Arbeitsstunden sowie 32 500 Mark an Kosten eingespart werden.
Mit den Lokomotiven der Baureihen 108 und 102 stehen künftig Rangierlokomotiven bereit, die die unterschiedlichsten Anforderungen des Rangierdienstes mit der ökonomisch jeweils günstigsten Baureihe befriedigen. Bei der zu erwartenden Nutzungsdauer durch die Rekonstruktion werden die Baureihen 104 und 106 bis mindestens zum Jahre 2010 und darüber hinaus betriebsbereit sein. Derzeit kann allerdings noch nicht gesagt werden, ob die Baureihe 106 mit ihren jetzigen Parametern außerdem für spezielle Einsatzfälle vorgehalten werden muß.
Ein erstes Funktionsmuster als Erprobungsträger für den Dieselmotor wurde im Oktober 1984 durch das Bw Halle G umgebaut. Mit dem Serienumbau ist ab 1988 zu rechnen. Die umgebauten Lokomotiven der Baureihe 106 erhalten die Bezeichnung Baureihe 104. Die bisherige Ordnungsnummer wird hier ebenfalls beibehalten.

Übrige Baureihen

Um die Fährschiffe der neuen Trajektroute Mukran – Klaipeda und die Rangierarbeiten im Breitspurbereich des Fährhafens Mukran zu ermöglichen, wurden einige Triebfahrzeuge der Baureihe 106 auf Breitspur (1524 mm) umgerüstet. Um die hier erforderlichen Zugkräfte zu erreichen, erhielten sie die Einrichtungen für die Doppeltraktion und automatische Mittelpufferkupplung zu der Bauart Intermat. Die bisherige Gattungs- und Ordnungsnummer bleiben unverändert.
Die übrigen Baureihen (100, 101 und 102) sind im Rahmen der planmäßigen Instandhaltung weiterhin einsatzbereit zu halten, wobei entsprechend dem Verschleißzustand bedarfsweise neue Aggregate und Baugruppen einzusetzen sind.

Streckenlokomotiven

Die Zugdienstlokomotiven bestehen bekanntlich aus zwei Hauptgruppen: den dieselhydraulischen Lokomotiven aus der DDR-Produktion und Rumänien sowie den dieselelektrischen Lokomotiven aus der UdSSR. Letztere erbringen den überwiegenden Anteil der Dieselzugförderung und übernehmen auf den nicht elektrifizierten Strecken fast ausschließlich den schweren Schnell- und Güterzugdienst. Daran wird sich auch in den kommenden Jahren im nichtelektrifizierten Netz nichts ändern.

Der Bedarf an Strecken-Diesellokomotiven geht jedoch allmählich zurück, so daß in den nächsten 10 bis 15 Jahren

4



2 Einige Lokomotiven mit 1100-kW-Motoren erhielten die „Arbeitsbezeichnung" 115 (siehe auch „me" 2/85, S. 3). Hier die 115 203 am 3. April 1983 im Bahnhof Nossen.

3 Aus vorhandenen Maschinen der Baureihe 110 werden künftig Lokomotiven der Baureihe 114. Im August 1984 entstand dieses Foto von der 114 664 bei Neustrelitz.

4 An den Umbau zur Baureihe 118.6 war zum Aufnahmezeitpunkt dieses Fotos von der 118 296 im September 1975 bei Waldheim noch nicht zu denken.

keine neuen Zugdienstdiesellokomotiven erforderlich werden. Entsprechend der erreichten normativen Nutzungsdauer sind die Fahrzeuge schrittweise auszusondern. Freiwerdende Triebfahrzeuge der Baureihe 110 werden zu Rangier- bzw. Schmalspurlokomotiven umgebaut. Teilweise wird es auch erforderlich, diese Maschinen infolge der gestiegenen Leistungsanforderungen durch stärkere Zugdienst-Baureihen abzulösen. Vorrangig werden die Lokomotiven der Baureihen 118.0, teilweise 118.1, 130 und zu einem späteren Zeitpunkt schrittweise auch die 120 freigesetzt. Die Baureihen 131 und 132 sind noch lange Zeit für die schweren Zugförderungsaufgaben vorgesehen. Das Gleiche gilt für die Baureihen 118.6 und 119, die den mittelschweren Dienst im Haupt- und Nebennetz übernehmen. Während bei den dieselelektrischen Lokomotiven keine Rekonstruktionsarbeiten vorgesehen sind, ist dies aber für die dieselhydraulischen Maschinen geplant und teilweise schon realisiert.

Baureihen 110 bis 114

Die Triebfahrzeuge der Baureihen-Gruppe 110 bis 114 sind bei der DR in großen Stückzahlen vorhanden. Sie haben sich gut bewährt, sind verhältnismäßig instandhaltungsarm, bei den Lokführern beliebt und im Haupt- als auch im Nebennetz vielseitig verwendbar.

Da auch in absehbarer Zukunft auf diese Baureihen nicht verzichtet werden kann, wird hier die normative Nutzungsdauer durch Rekonstruktionsmaßnahmen verlängert.

Bekanntlich wird seit mehreren Jahren die BR 110 teilweise zur BR 112 umgerüstet. Im Rahmen der notwendigen Ersatzbeschaffung wird der ursprünglich verwendete Motor 12 KVD 21 AL 3 mit 736 kW durch den leistungsstärkeren Motor 12 KVD 21 AL 4 mit 900 kW Leistung ersetzt. Das Strömungsgetriebe wurde der erhöhten Leistung angepaßt. Die verbesserten technologischen Parameter haben sich bei sehr vielen Zügen durch Fahrzeitverkürzungen bzw. Zuglastenerhöhungen ausgezahlt. In Einzelfällen wurde sogar der Einsatz der leistungsstärkeren Baureihen 118 und 119 entbehrlich. Nicht selten ersetzt die BR 112 in Doppeltraktion im Güterzugdienst auch die Baureihe 132.

Versuchsweise erfolgte eine Extremerprobung des Motors mit je zwei Triebfahrzeugen der Baureihe 110 mit 1100 kW (1500 PS) und Baureihe 118 mit 2200 kW (3000 PS). Die Getriebe wurden entsprechend angepaßt. Die betrieblichen Vorteile dieser Lokomotiven (Zuglasterhöhung bzw. Fahrzeitverkürzung) waren so überzeugend, daß eine größere Stückzahl an Triebfahrzeugen der Baureihe 110 auf 1100-kW-Leistung für einen Großversuch umgebaut wurde. Diese Triebfahrzeuge erhielten die Bezeichnung 114, da die eigentlich zutreffendere Bezeichnung 115 bereits als Arbeitsbezeichnung für die seinerzeit konzipierte Neubau-Baureihe (1100 kW) vergeben war.

Diese Lokomotiven wurden im Bw Saalfeld konzentriert. Damit konnte ein Teil der BR 119 insbesondere im Güterzugdienst auf der steigungsreichen Nebenstrecke Saalfeld–Lobenstein ersetzt werden. Die Erkenntnisse aus diesem Großversuch führten zur Konstruktion des Motors 12 KVD 18/21 AL-5.

Ende 1987 wird der neue Motor bereitstehen. Ab 1988 kann dann mit dem serienmäßigen Umrüsten von Lokomotiven der Baureihe 110 zur Baureihe 114 begonnen werden.

Da ein Teil der Baureihe 110 zur 108 und 199 umgebaut und der verbleibende Teil in den nächsten Jahren schrittweise zur 112, aber vorwiegend ab 1988 zur BR 114 umgerüstet wird, gehört in einigen Jahren die Bezeichnung 110 ebenso wie die 111 der Vergangenheit an.

Mit diesen Rekomaßnahmen erhält die bisherige Baureihe 110 einen höheren Gebrauchswert; sie wird noch für einen langen Zeitraum den gestiegenen betrieblichen Anforderungen genügen.

Baureihe 118

Der Umbau der Baureihe 118.0 zur Baureihe 118.5 (Leistungssteigerung von 1330 kW = 1800 PS auf 1472 kW = 2000 PS) ist im Prinzip abgeschlossen. Fortgeführt wird die bekannte Leistungsverstärkung der Baureihe 118.2 von 1472 kW (2000 PS) auf 1800 kW (2400 PS) (Baureihe 118.6) durch Einbau des Motors 12 KVD 21 AI-4. Entsprechend dem notwendigen Ersatz des Motors 12 KVD 18/21 AL-3 ist schrittweise in den kommenden Jahren der verbleibende Bestand der Baureihe 118.2 zur Baureihe 118.6 umzubauen. Damit erhalten auch diese Triebfahrzeuge einen neuen Gebrauchswert und entsprechen noch für die absehbare Zukunft den betrieblichen Anforderungen.

Baureihe 119

Bekanntlich erhielten bereits einige Maschinen der Baureihe 119 Motore der Bauart 12 KVD 21 AL-4. Der Motoraustausch wird fortgeführt, soweit dies zum Ersatz auszumusternder Motore notwendig ist. Diese Maßnahmen waren bereits in den technischen Bedingungen mit dem Hersteller vereinbart worden. Durch die verstärkte Elektrifizierung hat sich auch das ursprünglich konzipierte Einsatzgebiet der Baureihe 119 verändert. Es wird deshalb gegenwärtig geprüft, ob durch Veränderung des Getriebes von einem 2- in ein 3-Wandler-Getriebe die Antriebsan-

lage für die neuen Einsatzbedingungen optimiert werden kann.

Triebwagen

Gegenwärtig wird ein neuer für die Elektrifizierung dringend erforderlicher Oberleitungsrevisionstriebwagen (ORT) entwickelt. Die ersten Prototypen werden noch in diesem Jahr für eingehende meßtechnische und betriebliche Erprobungen ausgeliefert. Bis 1990 werden die Serienfahrzeuge beschafft.
Der LVT wird in seinem jetzigen Bestand ohne wesentliche technische Veränderungen bis nach 1990 betriebsfähig erhalten. Die materiellen Möglichkeiten des Ersatzes durch einen modernen vierachsigen Triebwagen sowie für die Abdeckung eines zusätzlichen Bedarfs werden gegenwärtig untersucht. Der SVT (BR 175) wird auch künftig nicht mehr im Regeldienst verkehren. Dafür gibt es verschiedene Ursachen: Einmal liegt es an der Elektrifizierung der Hauptstrecken, und zum anderen reicht in den möglichen Relationen das Sitzplatzangebot nicht aus. Ein Fahren mit zwei Einheiten in Doppeltraktion ist unzweckmäßig, da ein lokbespannter Zug – bezogen auf das Sitzplatzangebot – wesentlich weniger Dieselkraft sowie weniger Kosten und Arbeitskräfte erfordert. Die DR folgt damit übrigens dem allgemeinen internationalen Trend.

Schmalspurtriebfahrzeuge

Mit dem Aufbau des Streckenabschnittes Straßberg – Stiege wurde die Selketalbahn wieder mit der Harzquerbahn verbunden. Auf diesem 1000-mm-Schmalspurnetz sind durch den gestiegenen Beförderungsbedarf, insbesondere durch das höhere Güterverkehrsaufkommen, die vorhandenen Dampflokomotiven nicht mehr ausreichend. Hinzu kommt, daß die auf der Selketalbahn eingesetzten Dampflokomotiven, vor allem die Mallet-Lokomotiven der BR 99^{59}, in ihren wesentlichsten Bauteilen die Verschleißgrenzen erreicht haben und nur noch mit sehr hohem Aufwand eine begrenzte Zeit einsatzfähig sind. Daher werden in naher Zukunft freiwerdende Lokomotiven der Baureihe 110 zu Schmalspurtriebfahrzeugen für das Harzbahnnetz umgebaut. Die Maschinen erhalten neu zu entwickelnde dreiachsige Drehgestelle. Die Höchstgeschwindigkeit der als Baureihe 199 einzuordnenden Lokomotiven wird 50 km/h betragen. Die bewährte Dampfheizung bleibt vorerst erhalten. Im zweiten Halbjahr 1987 ist mit den ersten beiden Versuchsmustern zu rechnen. Ab 1988 ist der serienmäßige Umbau vorgesehen. In der Perspektive sollen alle Dampflokomotiven auf der Harzqerbahn, mit Ausnahme der für den Traditionsbetrieb erforderlichen, abgelöst werden.
Über die Perspektive der Traktionsmittel bei den übrigen noch verbleibenden Schmalspurbahnen laufen gegenwärtig Untersuchungen. Unabhängig von den Ergebnissen, wird auch auf diesen Strecken selbstverständlich der dampfbetriebene Traditionsbetrieb aufrecht erhalten. Die DDR ist auf diesem Gebiet führend, und unser Staat stellt dafür bekanntlich erhebliche finanzielle Mittel bereit. Daraus erwächst aber für die DR die Verpflichtung, den Betrieb so leistungsfähig und ökonomisch wie nur möglich zu gestalten. Daher wird künftig der Traktionswechsel auch um die Schmalspurbahnen keinen Bogen machen können, wobei eine sinnvolle Synthese zwischen ökonomischen Erfordernissen und den berechtigten Wünschen nach Pflege des historischen Erbes angestrebt wird.

5


5 Die bekannte Baureihe 132 wird auch künftig auf nichtelektrifizierten Strecken der DR Reise- und Güterzüge befördern.

Fotos: I. Arnold, Karl-Marx-Stadt (1); G. Wehde, Wittstock (2); F. Ebermann, Dresden (3); Dr.-Ing. J. Wenkel, Görlitz (4); U. Köckritz, Gülzow (5)

Lok-einsätze

Bw Eberswalde
Lokbestand: 50 3648 (Hzl), 52 8031, 52 8132, 52 8133.
Eine Maschine befindet sich im Einsatz.
Umlauf (KBS 176): 17.18 (54509), 18.08 Bfw; Bfw (51599) 19.55, 21.26 Fko; Fko (51248) 1.51, 5.04 Brz; Brz (Lzv) 5.20, 5.25 E, dann ggf. für Sonderleistungen von 6.00 bis 16.00.
Legende: E – Eberswalde, Bfw – Bad Freienwalde (O.), Fko – Frankfurt (O.), Brz – Britz.
Wege (Juni)

Bw Hoyerswerda
Lokbestand: 44 2115 (Hzl), 52 8004, 52 8037, 52 8046, 52 8058 (Raw), 52 8083, 52 8109, 52 8198.
Drei Maschinen werden eingesetzt.
Umläufe (KBS 221, 230): Tag 1 – Hw (64243) 9.04, 9.19 Kns; Kns (64244) 11.24, 11.42 Hw; Hw (64245) 14.06, 14.27 Kns; Kns (Lzz) 15.10, 15.19 Spe; Spe (64206) 16.06, 16.45 Hw.
Tag 2 – Hw (61294) 11.12, 12.09 Hc; Hc (73205) 12.30, 12.40 Lta; Lta (73204) 13.03, 13.15 Hc; Hc (Lzz) 13.22, 13.28 Sw; Sw (71248) 13.47, 14.05 Ru; Ru (71242) 15.46, 16.01 Lhw; Lhw (Lzz) 16.11, 16.21 Ru; Ru (61295) 17.26, 19.21 Hw.
Tag 3 – Hw (Lzz) 11.30, 11.38 Knr; Knr (73236) 12.34, 12.47 Hw (53286) 16.13, 16.56 Sn; Sn (71285) 17.52, 17.58 Bk; Bk (71286) 18.43, 18.53 Sn; Sn (53287) 19.52, 20.27 Hw.
Legende: Hw – Hoyerswerda, Kns – Knappenrode Süd, Spe – Spreewitz, Hc – Hohenbocka, Lta – Lauta, Sw – Schwarzbach, Ru – Ruhland, Lhw – Lauchhammer West, Knr – Knappenrode, Sn – Senftenberg, Bk – Brieske.
Rud (Juni)

Bw Karl-Marx-Stadt/ Est Hilbersdorf
Lokbestand: 38 205 (Museumslok), 50 2740 (o.T.), 50 3519 (Raw), 50 3526, 50 3643, 50 3548, 50 3600, 50 3604 (alle o.T.), 50 3628, 50 3633 (o.T.), 50 3644, 503646, 50 3650 (Hzl), 50 3655, 50 3658 (o.T.), 50 3689 (Raw), 50 3690, 50 3694, 50 3698, 50 3704, 75 515 (Museumslok, Raw), 86 1049 (Hzl Pockau-L.).
Nachdem Ende April auf der *KBS 400* bzw. Ende Mai auf den *KBS 417 und 420* der Dampflokbetrieb eingestellt wurde, verkehren nur noch auf den *KBS 440 und 450* Maschinen (s. Heft 7/1986)!

Bw Glauchau
Lokbestand: 50 2146 (z), 50 3516 (Est Rochlitz), 50 3523 (ex KMSt), 50 3529, 50 3576 (k in Oelsnitz), 50 3616 (ex KMSt, Hzl), 50 3657, 50 3666 (ex Jüterbog), 50 3670 (ex KMSt), 58 3047 (Museumslok), 58 3049 (Raw), 86 1333 (Est Rochlitz, Hzl); 50 3551 an Bw Reichenbach.
Legende: o.T. – ohne Treibstangen, KMSt – Karl-Marx-Stadt
Fre / Dorn (Juni)

BR 52 alt
Am 19. April wurde die 52 3410 (ex Bw Schöneweide) zur Zerlegung nach Frankfurt (O.) überführt. Diese Maschine erhielt am 28. November 1980 noch einmal eine Hauptuntersuchung und befand sich letztmals am 9. Juni 1982 zu einer L5 im Raw Meiningen; ihre Kesselfrist lief am 29. November 1985 ab.
Klo (Juni)

fahrzeugarchiv

Seit 20 Jahren in Serie

Als vor genau zwei Jahrzehnten die ersten Serienlokomotiven der heutigen Baureihe 110 an die Deutsche Reichsbahn ausgeliefert wurden, dominierte vor den Personenzügen unseres Landes noch die gute alte P 8. Bereits sechs Jahre später war sie ausgemustert und vielfach durch die Baureihe 110 ersetzt worden. Heute gehören letztere zum täglichen Bild. Robust, zuverlässig und leistungsstark sind jene Merkmale, die dazu führten, daß bis 1978 rund 900 Lokomotiven dieser Baureihe geliefert wurden. Teilweise werden diese Maschinen nun mit leistungsstärkeren Motoren ausgerüstet, um sie künftig noch effektiver einsetzen zu können.

1 Noch zu Beginn der 70er Jahre präsentierte sich die einstige Baumusterlokomotive V 100 003 – inzwischen als 110 003 – in der ursprünglichen Farbgebung. So war sie auch auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1966. Das Foto entstand im Leipziger Hauptbahnhof.

2 Aus der ersten Serie stammt die 110 041.

3 112 500 des Bw Zittau am 19. Juni 1985 mit dem P 3853 vor dem Bahnhof Neukirch Ost.

4 Die ehemalige 110 207 ist heute als 112 207 im Einsatz. Sämtliche inzwischen mit 883-kW-Dieselmotoren ausgerüsteten Maschinen erhalten die Baureihenbezeichnung 112. Die Aufnahme entstand am 23. August 1984 in Sohland (Spree).

5 Der Personenzugdienst wird auf der Strecke Löbau–Zittau fast ausschließlich mit Lokomotiven der Baureihen 110 bzw. 112 bewältigt, hier die 112 632 in Löbau am 8. Juni 1984.

Fotos: W. Drescher, Jena (1); V. Emersleben, Berlin (2 bis 5)

1



2



3



4



5





modell eisenbahner poster

Speisewagen in Zwickau (Sachs) 1986
Foto: R. Heinrich

Zum 6. Verbandstag des DMV

Veteranen in guten Händen

Interview mit Harald Glück, Vorsitzender der AG 3/75 „Eisenbahntradition" des DMV

„me": Der in Zwickau beheimatete Traditionseilzug der Deutschen Reichsbahn erfreut sich bei jung und alt zunehmender Beliebtheit. Betreut werden die Fahrzeuge von der Zwickauer AG 3/75. Wie kam es zur Gründung der Arbeitsgemeinschaft?
Harald Glück: Nun, begeisterter Dampflokführer war ich schon immer. Während einer Sonderfahrt des DMV entstand schließlich der Gedanke, mit gleichgesinnten Kollegen einen Zeugen der Verkehrsgeschichte, die Lokomotive 50 1849, der Nachwelt zu erhalten. Diese Idee wurde von der Deutschen Reichsbahn unterstützt, und im Mai 1979 gründeten wir dann eine Arbeitsgemeinschaft des DMV in unserer Dienststelle. Sieben Mitglieder zählten wir damals. Schritt für Schritt wurde die 50 1849 technisch und optisch in den Bestzustand gebracht. Im Auftrag des DMV organisierten wir bald unsere erste Sonderfahrt. Sie fand großen Anklang. Mehr und mehr Interessenten stießen zu uns, fanden Gefallen an unserer Arbeit und wurden Mitglied der AG. Heute sind wir 34 Eisenbahnfreunde, von denen 22 als Lokführer, Heizer und Schlosser über die erforderlichen Kenntnisse aus dem Eisenbahnbetrieb verfügen. Hinzu kommen unsere 12 „Nichteisenbahner", die unter anderem als Lehrer, Jurist, Betriebsdirektor, Schlosser, Handwerker und Ingenieur tätig sind und unser Kollektiv sehr bereichern.

„me": Die Aufgaben der Arbeitsgemeinschaft sind vielfältig. Welche sind es im einzelnen?
Harald Glück: Durch die Begeisterung und Einsatzbereitschaft für unser schönes Hobby, aber auch die ideale Zusammensetzung unserer Gemeinschaft konnten viele neue Ideen durchgesetzt werden. Als auf unseren Antrag hin im Jahre 1980 die vierachsigen Traditionswagen nach Zwickau umgesetzt wurden, war uns allen bereits klar, daß die Betreuung dieses Zuges viel Verantwortung erfordert. Unser erstes Ziel bestand darin, das äußere Bild des Zuges wieder der Beschaffungszeit der Fahrzeuge anzugleichen. Und heute ist die Pflege der Wagen, deren Ausgestaltung sowie die Begleitung des Zuges bei allen Fahrten nicht nur selbstverständlich, sondern unsere wichtigste Aufgabe. Natürlich sind wir nach wie vor für die 50 1849 verantwortlich, für die wir auch die „Besatzung" stellen. Darüber hinaus betreuen wir die für Ausstellungszwecke wieder aufgearbeitete Museumslok 58 261 sowie einen 1914 gebauten Kohlenkran, der inzwischen ein technisches Denkmal ist. Damit aber nicht genug. Im Auftrag des DMV-Bezirksvorstandes Dresden organisieren wir jährlich zwei Sonderfahrten. Mit Postkartenserien, Postern, Kalender und Abgüssen von Lokschildern bieten wir Eisenbahnfreunden anspruchsvolle Souvenirs an.



Foto: R. Heinrich, Steinpleis

Fester Bestandteil unserer Aktivitäten ist außerdem die Jugendarbeit. Unsere Dia-Vorträge vor Schülern sind ganz groß angekommen. Und nicht zuletzt seien die transportable Großfotoveranstaltung für besondere Anlässe und die Gestaltung eines Schaukastens erwähnt.

„me": Zurück zum Traditionszug. Stets ist er ausgebucht. Welche Leistungen vollbringt er jährlich?
Harald Glück: Zu Beginn der 80er Jahre war die Existenz dieses Zuges noch wenig bekannt. 12 Einsatztage mit 1900 beförderten Eisenbahnfreunden waren der bescheidene Anfang. 1983 gab es bereits 19 Fahrten mit 5400 Eisenbahnfreunden. Vor allem nach der Aufarbeitung des Zuges sprach sich schnell herum, wie attraktiv die Wagen geworden sind. 1985 fuhr der Zug an 58 Tagen für Reisebüros, die Deutsche Reichsbahn, den DMV und andere gesellschaftliche Institutionen sowie Betriebe. Er beförderte rund 12 000 Personen über die landschaftlich schönsten Strecken unserer Republik. Aber noch eins kommt hinzu: Der Traditionseilzug stellt ein begehrtes Requisit für Film- und Fernsehaufnahmen dar. Seit 1982 lief er an 75 Tagen vor den Kameras, unter anderem für die Streifen „Bahnwärter Thiel", „Front ohne Gnade" und den neuen Thälmann-Film.

„me": Im Heft 10/85 des „me" stellten wir den Zug ausführlich vor. Er präsentiert sich im neuen Gewand. Hervorrangendes leisteten dabei die Eisenbahner des Raw „Herbert Warnke" Delitzsch. Wie hat sich die Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Reichsbahn, insbesondere des Raw, und der AG 3/75 entwickelt?
Harald Glück: Bereits vor vier Jahren wurde mit den Vorbereitungen zur Aufarbeitung der einzelnen Wagen begonnen. Unser gezeigtes Interesse und vor allem das gemeinsame Ziel, die Fahrzeuge weitestgehend im Originalzustand zu präsentieren, führten zur ständigen Teilnahme unserer AG an diesbezüglichen Beratungen. Alle von uns unterbreiteten Vorschläge wurden in die Aufarbeitungskonzeption aufgenommen und realisiert, worüber wir sehr stolz sind. Unsere Gedanken wurden ernst genommen. Selbst nachträgliche Wünsche fanden Berücksichtigung. So entstand von Anfang an ein guter und sehr fruchtbarer Kontakt zu den zuständigen Dienststellen der DR. Das betrifft die Delitzscher, Gothaer und Wittenberger Werkeisenbahner.
Ich möchte diese Gelegenheit nutzen und den Werktätigen der genannten Reichsbahnausbesserungswerke für ihre Arbeit ganz herzlich danken. Wenn wir bei den Sonderfahren viele anerkennende Worte über den Traditionszug hören, so verdanken wir diese in erster Linie dem Fleiß und Interesse dieser Kollegen. Sie haben in liebevoller und oftmals langwieriger Arbeit die Wagen in einen ausgezeichneten Zustand versetzt.

„me": Der Speisewagen ist zweifellos das Prunkstück des Zuges. Was wird bei seinem künftigen Einsatz besonders zu berücksichtigen sein?
Harald Glück: Längst hat sich ja herumgesprochen, daß unser Staat jährlich erhebliche Mittel zur Instandsetzung von Eisenbahnmuseumsfahrzeugen bereitstellt; und so muß auch eine dem Aufwand angemessene Nutzung der Fahrzeuge berücksichtigt werden. Mit dem Speisewagen hat der Traditionszug tatsächlich ein besonders attraktives Fahrzeug erhalten, dessen Inneneinrichtung aber bei weitem nicht so strapazierfähig ist wie die der Sitzwagen. Das Mitführen und ständige Bewirtschaften bei allen Fahrten würde einen frühzeitigen und unvertretbaren Verschleiß bewirken. Deshalb ist für den Speisewagen nur ein begrenzter Einsatz vorgesehen. Dafür sollte jeder Eisenbahnfreund im Interesse der Sache Verständnis haben.

Das Interview führte
Wolf-Dietger Machel

Rainer Heinrich (DMV), Steinpleis

Der Traditionszug-speisewagen

Seit dem 14. Dezember 1985 befindet sich der vierachsige Speisewagen 51 50 88-10 054-7 mit der historischen Betriebsnummer 1108 in Zwickau und steht für den gelegentlichen Einsatz im Traditionseilzug der Deutschen Reichsbahn bereit. Der Speisewagen komplettiert nicht nur diesen Zug, sondern ist zugleich ein wertvolles Museumsfahrzeug, das im Originalzustand wieder betriebsfähig hergestellt worden ist.

MITROPA 70 Jahre alt

Die Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagengesellschaft – MITROPA – wurde im Jahre 1916 gegründet. Mit 250 Speisewagen fremder Herkunft, die ursprünglich sechs verschiedenen Speisewagenunternehmen angehörten, begann die MITROPA ihre Arbeit. Die ersten eigenen 40 Speisewagen ließ die MITROPA 1927/28 in Köln-Deutz bauen. Die WUMAG Görlitz lieferte ab 1928 Speisewagen für die MITROPA. Die Neubau-Speisewagen entsprachen in ihrer wagenbaulichen Grundkonzeption den von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) zur gleichen Zeit in Betrieb genommenen Eilzugwagen. Allerdings ist der 23 500 mm lange Speisewagen 1780 mm länger als der Sitzwagen. Er gehörte damit zu den längsten Reisezugwagen auf den DRG-Strecken. Diese anfangs noch genieteten Ganzstahlwagen entstanden später in geschweißter Ausführung. Ab 1935 erhielten sie Stirnwände mit Windleitblechen, und ab 1939 wurden die Wagenkästen mit sogenannten Schürzen versehen. Bis 1942 hatte die MITROPA 223 Speisewagen beschafft, davon waren 143 Fahrzeuge aus Görlitz. Der zweite Weltkrieg setzte dem weiteren Bau von Speisewagen ein Ende. Sämtliche Speisewagen wurde in der damals noch der MITROPA gehörenden Werkstatt Gotha unterhalten.

Neuaufbau war unumgänglich

Nach 1945 befanden sich auf dem Netz der Deutschen Reichsbahn etwa 60 Speisewagen, überwiegend der Bauart Görlitz. Keiner von ihnen war betriebsfähig. Bis 1949 wurde ein Großteil dieser Wagen in der MITROPA-Werkstatt Gotha gesammelt. Durch kriegsbedingte Schäden war es hier erst wieder im Jahre 1949 möglich, die Reparatur an Speisewagen aufzunehmen. Doch nur rund 25 dieser Fahrzeuge konnten wieder aufgebaut werden. Sie blieben bis 1961 die Grundausstattung im Fahrzeugpark der MITROPA. Noch im gleichen Jahr stellte der VEB Waggonbau Görlitz die ersten 20 Neubau-Speisewagen nach dem zweiten Weltkrieg für die MITROPA her.

Nach mehr als 45 Jahren ausgemustert

Der 1936 gebaute und heutige Traditionszugspeisewagen wurde im Raw „Herbert Warnke" Delitzsch, Betriebsteil Gotha, im Laufe des Jahres 1985 einer Generalreparatur unterzogen.

Wie bereits im „me" 2/1982 berichtet, kam das Fahrzeug im Dezember 1981 von Berlin nach Zwickau. Im September 1980 verkehrte der damals in Berlin-Rummelsburg Abstellbahnhof beheimatete Wagen letzmalig im D 370/371 Berlin–Sofia, dem „Pannonia-Expreß".

Nach einer Verfügung der Hauptverwaltung der Wagenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn im Ministerium für Verkehrswesen wurden mit Beginn des Winterfahrplanes 1980/81 alle etwa 15 noch vorhandenen in den 30er Jahren gebauten Speisewagen außer Dienst gestellt. Technische Gründe waren dafür ausschlaggebend, daß die überwiegend im internationalen Verkehr eingesetzten Fahrzeuge nicht mehr verwendet werden konnten. Unter den Speisewagen befanden sich Drehgestelle der Bauarten Görlitz III schwer, dreifach gefedert (ursprünglich waren alle Speisewagen damit ausgerüstet), und Görlitz Sonderbauart, vierfach gefedert (ursprünglich waren alle Schlafwagen damit ausgerüstet). Daß beide Drehgestellbauarten unter den Speisewagenkästen verwendet wurden, war eine „Nachwehe" des zweiten Weltkrieges. Die hohe Laufleistung der über 45 Jahre alten Wagen verursachte zunehmende Alterserscheinungen an den Drehgestellen, so daß schließlich die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb nicht mehr gewährleistet war. Alle Speisewagen wurden bis Ende 1980 ausgemustert. Einzelne Wagen erhielten dann noch einige Zeit ein „Gnadenbrot" für Aufenthaltszwecke in Bauzügen bei Elektrifizierungsarbeiten der Deutschen Reichsbahn.

Traditionspflege stellt hohe Anforderungen

Aufgrund der verschlissenen Drehgestelle war die betriebsfähige Wiederaufarbeitung des von 1981 bis 1984 in Zwickau hinterstellten Speisewagens in Frage gestellt. Erst im Jahre 1984 wurde das Problem „Speisewagen" wieder aktuell. Inzwischen gelang es, einen zweiten Speisewagen gleicher Bauart, der von 1976 bis 1984 als Aufenthaltswagen Nr. 12 im Bauzug 3 des Oberbauwerks Berlin-Köpenick genutzt wurde, ausfindig zu machen. Die Besonderheit des als 51 50 88-10 030-7 bezeichneten Speisewagens bestand darin, daß seine Inneneinrichtung größtenteils noch im Original erhalten geblieben war. Dagegen wurde der Wagen 51 50 88-10 054-7 Anfang der 60er Jahre im Fahrgastraum modernisiert. So erhielten alle Wände Sprelacart-Verkleidung. Die Trennwand mit Pendeltür im Speiseraum entfiel, und das Großraumspeiseabteil wurde mit Stahlrohrsitzen und passenden Tischplatten sowie indirekter Neon-Deckenbeleuchtung ausgestattet. Übrigens ist ein Teil dieses Sitzgestühls in Zwickau ausgebaut worden und befindet sich heute im Büfettwagen BCi 60 50 99-27 117-9 des in Velten (Mark) beheimateten Traditionspersonenzuges.

Nun mit Drehgestellen der Originalbauart

Im Juli 1984 wurden beide Speisewagen nach Gotha überführt. Am 18. Juli 1984 fielen schließlich die Würfel: Nach eingehender Prüfung wurde der Wagen 51 50 88-10 054-7 für die Aufarbeitung vorgesehen. Durch die spätere Heimatdienststelle, das Bahnbetriebswagenwerk Zwickau, und die AG 3/75 „Eisenbahntradition" Zwickau des DMV wurde ein Forderungsprogramm mit dem Ziel erarbeitet, daß der Wagen wieder weitestgehend im Anlieferungszustand aufgebaut werden konnte und darüber hinaus die technische Ausrüstung nach modernen Parametern möglich war. Entscheidend für die betriebsfähige Instandsetzung waren die beiden Drehgestelle der Bauart Görlitz III schwer, dreifach gefedert, vom Wagen 51 50 88-10 030-7. Andere Tauschdrehgestelle gab es nicht! Die genannten Drehgestelle wurden im Raw „Herbert Warnke" Delitzsch aufgearbeitet. Damit erhielt der Speisewagen wieder jene Drehgestellbauart, mit der er 1936 ausgeliefert wurde.

Außer Untergestell und Dach alles neu

Das Raw „Herbert Warnke" Delitzsch lieferte auch zwei neue Faltenbalge. Ende März 1985 begannen schließlich die Instandsetzungsarbeiten am Speisewagen 51 50 88-10 054-7. Schon beim Zerlegen war klar, daß außer dem Untergestell und Teile des Daches nichts mehr wiederverwendet werden konnte. Mit sehr viel Mühe, liebevoller Kleinarbeit sowie den langjährigen und wertvollen Erfahrungen gingen die Gothaer Werkstatteisenbahner an den Aufbau des künftigen Traditionsspeisewagens. Die einzelnen Kollektive, vom Ingenieur bis zum Handwerker, arbeiteten sehr zielstrebig, mit viel Ehrgeiz und hohem Engagement. Der Küchentrakt wurde vollkommen neu projektiert und den derzeitigen Anforderungen mit Flüssiggasanlage, Kühlschrank und unter Verwendung moderner Werkstoffe ausgebaut.

Die übrige Innenverkleidung, einschließlich des klappbaren Sitzgestühls, erfolgte mit Eichenfurnier. Der Dachraum wurde mit hellem Kunstleder bezogen. Alle Beschlagteile für Türen, Tische, Fenster, Lüfter und Flaschenhalter sind verchromt. Elektriker fertigten alte Deckenlampen nach historischen Fotounterlagen an. Einzelanfertigungen sind auch die hölzernen Hutablagen. Durch eine Zwischenwand mit Pendeltür sind der Speiseraum in Raucher- und Nichtraucherabteil getrennt. Zwischenwand und Stirnwände tragen jeweils großformatige Wandspiegel. Die Sitze im Nichtraucherabteil sind mit braunem Samtstoff und die im Raucherabteil mit braunem Kunstleder bezogen. Das Nichtraucherabteil verfügt über vier Viermanntische und vier Zweimanntische (24 Sitzplätze). Das Raucherabteil beherbergt drei Viermanntische und drei Zweimanntische (18 Sitzplätze). Insgesamt sind also im Fahrgastraum 42 Sitzplätze vorhanden. An der Rückseite

Wagennummer – DRG/MITROPA	1108
– DR/EDV	51 50 88-10 054-7
Gattungsbezeichnung	
– DRG/MITROPA	WR 4ü
– DR	WRü
Heimatbahnhof	Zwickau (Sa.) Hbf. bis 1980 Berlin-Rga
Heimatdienststelle	Bww Zwickau, bis 1980 Bww Berlin-Rummelsburg
	–
Hersteller	WUMAG Görlitz
Baujahr	1936
LüP	23 500 mm
Wagenkastenlänge	22 200 mm
Drehzapfenabstand	16 180 mm
Höhe über SO	1 280 mm
Wagenkasten	Blechbeplankung, geschweißt
Wagenübergang	Gummiwulst von 1965 bis 1984 Faltenbalg vor 1965 und ab 14. 12. 85
Dachform	Tonnendach, geschweißt
Dachaufbauten – bis 1984	11 Luftsauger Bauart Wendler 2 Flettner Rotoren 2 Rauchabzüge für Ofenheizung
– ab 14. 12. 85	14 Luftsauger Bauart Wendler 1 Rauchabzug für Ofenheizung
Puffer	Ringfederpuffer 32 MP mit eckigem Pufferteller
Raumaufteilung – bis 1984	Küche, Anrichte, Personalraum, Fahrgastraum (Großraum)
– ab 14. 12. 85	Küche und Anrichte ein Raum, Personalraum, Fahrgastraum Raucher/Nichtraucher
Küchenausrüstung – bis 1984	Kohleherd mit Warmwasseraufbereitung zwei Kühlfächer, für Wassereis
– ab 14. 12. 85	vierflammiger Gasherd mit 2 × 11 kg Propangasflaschen und Zwangsentlüftung durch elektr. Ventilator über Herd, keine Warmwasseraufbereitung mehr, zwei Kühlschränke 175 Liter mit 24 V Kühlaggregat
Anzahl der Sitzplätze	42 im Fahrgastraum 2 im Personalraum
Anzahl der Abteile im Speiseraum – ab 14. 12. 85	7 Abteile, Sitzplatzanordnung 2 + 4 Nichtraucherabteil mit 24 Sitzplätzen, Raucherabteil mit 18 Sitzplätzen
Ganganordnung	Seitengang im Küchentrakt Mittelgang im Personal- und Speiseraum
Anzahl der Einstiegstüren	4 Drehtüren, 815 mm breit und Klappfenster bzw. Überstellfenster
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Bremsbauart – bis 1984	KK – GPR und 2 Handbremsen
– ab 14. 12. 85	KE1c – GP und 1 Handbremse mit 17 t
Bremsmasse bei KK – Bremse G 41 t, P 61 t, R 67 t	
bei KE – Bremse	G 46 t, P 51 t
Wagenmasse – bis 1984	leer 52 t, beladen 54 t
– ab 14. 12. 85	leer 45 t, beladen 47 t
Heizungsart	Warmwasserumlaufheizung mit Kohlenofen am Nichthandbremsende und Wärmetauscher für Dampfbetrieb (Whzkd) Umwälzpumpe 24 V – Dampfheizdurchgangsleitung – elektrische Heizleitung 3000 V/50-kg-Kohlenbehälter für ca. 150 kg Brikett an der Stirnseite des Nichthandbremsendes zwischen Einstiegtür und Übergangstür, Kohlenbunker bis 1984 über Klappen von außen zu füllen, ab 14. 12. 85 Füllklappe im Einstiegraum
Beleuchtung – bis 1984	Leuchtstoffröhrenbeleuchtung im Speiseraum über Umformer, 24-V-Glühlampen alle übrigen Räume
– ab 14. 12. 85	Leuchtstoffröhrenbeleuchtung im Küchentrakt über Vorschaltgeräte, 24-V-Glühlampen im Speiseraum und alle übrigen Räume
Batterie/Lichtmaschine	Bleibatterie mit 390 Ah, 24 Volt, zwei Lichtmaschinen mit Riementrieb
Drehgestellbauart	Görlitz III schwer, dreifach gefedert, Drehgestellrahmen genietet
Anzahl der Achsen	zwei Rollenlager je Drehgestell
Achsstand im Drehgestell	3,6 m
Laufkreisdurchmesser der Achsen	1 000 mm
Hersteller der Drehgestelle	Linke-Hofmann-Busch, Bautzen
Baujahr der Drehgestelle	?
Wasserbehälter	1 × Trinkwasser für Küche mit 800 l 1 × Brauchwasser für Warmwasserheizung mit 300 l
Fülleitung	an jedem Wagenende mit UIC-Stutzen und zusätzlichem Füllanschluß nur für Warmwasserheizung im Vorraum für 1/2" Wasserschlauch
Untersuchung (laut Anschriften)	
	Revision Gotha 7. 3. 1980
	RUO (055) Bln-Rga 9. 6. 1980
	RUO (1) Bln-Rga 23. 7. 1980
	RUO (2) Bln-Rga 26. 8. 1980
	Letzter Einsatz 9. 1980
	A/U 11. 1981
	Überführung nach Zwickau 1. u. 2. 12. 1981
	Revision R 4 und Sonderarbeiten Gotha (Aufarbeitung als Traditionsspeisewagen): 14. 12. 1985

des Gestühls befinden sich in Furnier eingelassene Nummern. Der Fußboden der Speiseräume ist im Mittelgang mit einem roten Läufer ausgelegt.

Kohle- und Dampfheizung vorhanden

Vorhanden ist eine Warmwasserumlaufheizung, die wahlweise mit einem am Nichthandbremsende eingebauten Kohlenofen oder mit Dampf über einen Wärmetauscher betrieben werden kann. Die Heizungsrohre wurden gemäß dem Anlieferungszustand nicht verkleidet. Die Seitenfenster des Speiseraumes sind 1000 mm breit. Nur jedes zweite dieser Fenster läßt sich mittels einer Kurbel am Sitzgestühl durch das Personal öffnen. Um Zugluft im Winterbetrieb zu vermeiden, können die Fensterfronten bis zur Sichthöhe und unterhalb Tischkante mit Fries-Stoff verhängt werden. Komplettiert wurden die Speiseräume durch harmonische Tischlampen im orangen Farbton.

Masse sogar verringert

Ebenso wurden der Personalraum mit zwei Sitzplätzen, verschiedenen Wirtschaftsschränken und Regalen in allen Details wieder originalgetreu hergestellt. Die Stirnwandübergänge haben je eine Drehtür mit Eichenfurnier. Die an der Küchenseite befindliche Tür ist mit einer Verkaufsluke ausgestattet und kann als Trennwand dienen.

Die Gesamtmasse des Wagens konnte von ehemals 52 t auf 45 t (jeweils leer) reduziert werden. Das war durch den Ausbau des Kohlenherdes und das Auslegen des Küchenraumes mit Linolium auf Holzboden möglich, anstelle des Betonuntergrunds und der Fußbodenplatten. Der gesamte Wagenkasten wurde vollkommen neu beblecht. Auf dem Dach befinden sich 14 Luftsauger der Bauart Wendler. Auffallend sind die mit Eisblumenglas ausgestatteten Küchenfenster.

Die Umstellung der Bremsausrüstung vom Typ KKsbr auf Bauart KE 1c und Rollenlagerradsätze ermöglichen den Einsatz in Zügen mit einer Höchstgewindigkeit von 120 km/h.

Hohe Leistungen für die Traditionspflege

Am 29. November 1985 fand mit dem Traditionsspeisewagen eine erfolgreiche Werkstattprobefahrt auf der Strecke Gotha – Eisenach und zurück statt. Damit wurde wieder einmal mehr bewiesen, daß sich eine gute innerbetriebliche Zusammenarbeit aller Abteilungen gelohnt hat.

Für die Gothaer Werkstatteisenbahner verbindet dieses Fahrzeug noch andere Erinnerungen: Es handelte sich um einen Speisewagen gleicher Bauart (Betriebsnummer 1145), der als erster instand gesetzter Speisewagen für die MITROPA nach dem Krieg das Werk verlassen hatte. Das war am 22. April 1949, und sechs Jahre später wurde er von der DR übernommen.

Quellenangaben

(1) Autorenkollektiv: Reisezugwagen-Archiv, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1973

(2) Autorenkollektiv: Eisenbahn-Jahrbuch 1984, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1984

(3) Betriebsbuch für den Speisewagen 1108

(4) Informationen des Raw „Herbert Warnke" Delitzsch, Werkteil Gotha

(5) Archiv des Verfassers

Lutz Habrecht, Berlin

Spanien auf breiter Spur

Der diesjährige MOROP-Kongreß findet in Spaniens Hauptstadt Madrid statt. Dieses Ereignis ist Anlaß, einen kurzen Blick in die Geschichte und Gegenwart des dortigen Schienenverkehrs zu werfen.

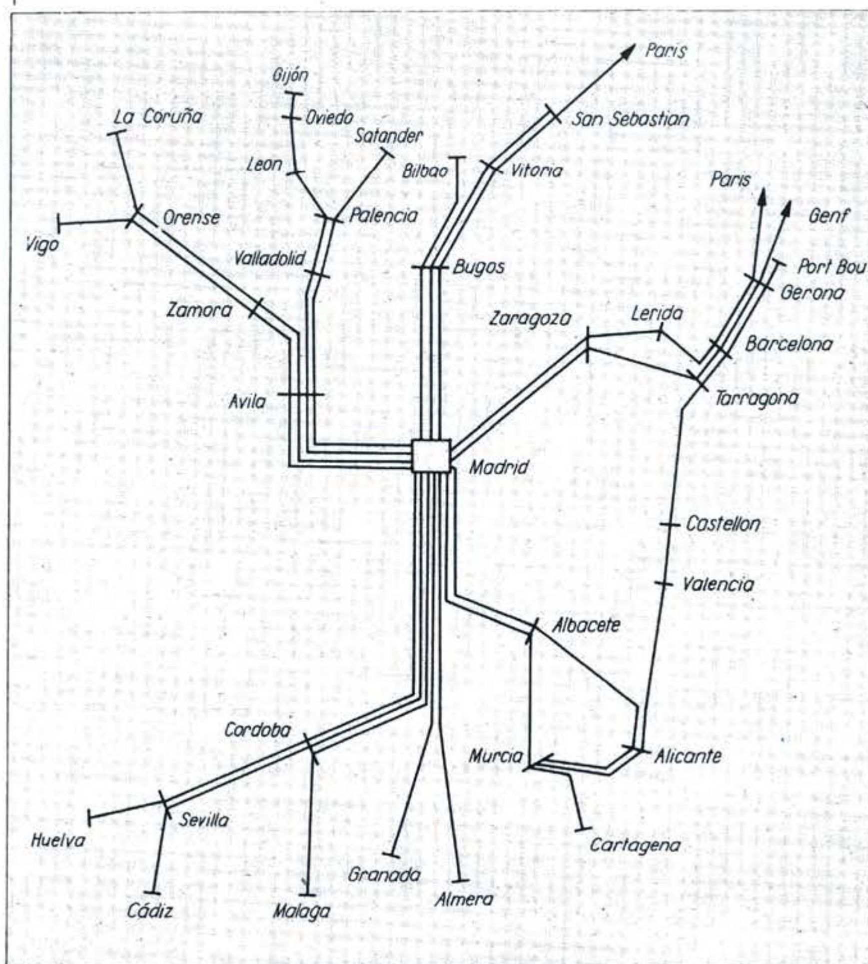
Zunächst in Übersee

Die ersten Bemühungen in Spanien – inspiriert durch die Entwicklung in England – Eisenbahnen zu bauen, gehen auf das Jahr 1829 zurück. Nicht das Wachstum der Industrie war dafür die Ursache, vielmehr forderten zahlreiche Weinexporteure, ihre Produkte schneller und zuverlässiger in die Verschiffungshäfen und damit auf den Markt zu bringen. Das Projekt scheiterte, weil sich nicht genügend Kapitalgeber fanden. Und so kam es zu dem verkehrsgeschichtlichen Kuriosum, daß das Eisenbahnzeitalter für Spanien in seiner überseeischen Kolonie Kuba begann. Hier wurde 1837 die erste Strecke, und zwar von Havanna nach Bejucal, eröffnet. Erst neun Jahre später fuhr der erste Zug in Spanien zwischen Barcelona und dem 28 km entfernten Mataró. 1851 durchschnitt schließlich Königin Isabella II. das weiße Band für die erste von der Hauptstadt ausgehende Strecke Madrid–Aranjuez. Die spanischen Eisenbahnen entwickelten sich in der Folgezeit als Spiegelbild der hier gegenüber den Ländern Mitteleuropas etwas anders gelagerten wirtschaftlichen Situation. So nahm die Industrialisierung in Spanien anfangs keinen so ungestümen Verlauf. Es gab nur wenige Zentren mit großer Bevölkerungsdichte, und Eisenbahnen als Kapitalanlage spielten eine Nebenrolle. Obwohl mit der Existenz des spanischen Nationalstaates günstige Entwicklungsbedingungen gegeben waren, hatten die Verfechter des neuen Verkehrsmittels zäh mit vielen Widersachern und Sonderinteressen zu kämpfen. Im Eisenbahngesetz von 1855 wurde erstmals die sechs kastilische Fuß messende Spurweite von 1670 mm (heute 1672 mm) zur spanischen Regelspur erklärt. Zwar konnte damit eine Spurweitenvielfalt auf spanischem Gebiet vermieden werden, aber dennoch erwies sich diese Entscheidung sehr bald aufgrund der entstandenen außenwirtschaftlichen Beziehungen zu Kontinentaleuropa als enormes Hindernis.

Drei Gesellschaften waren tonangebend

Das Eisenbahngesetz von 1855 lockte sehr bald ausländisches Kapital zu Investitionen im spanischen Eisenbahnbau an. So entstand während der folgenden zehn Jahre ein 4300 km langes Streckennetz, das alle wirtschaftlichen Zentren des Landes miteinander verband. Die Anlagen blieben aber Eigentum zahlreicher Gesellschaften. Dieses Netz deckte vorerst alle wesentlichen Verkehrsbedürfnisse in der Epoche des aufstrebenden Kapitalismus dieses Landes ab, und der Wachstumsrückstand zum übrigen Europa schien überwunden. Der unvollendet gebliebenen bürgerlichen Revolution von 1868 mit dem Sturz Isabella II. folgte ein Zeitraum politischer Instabilität, in dem das Eisenbahnnetz in sechs Jahren um nur 560 km wuchs. Als dann aber ab 1877 das zweite Eisenbahngesetz wirksam geworden war, konnte die inzwischen begonnene Fusionierung von Gesellschaften beschleunigt werden. Dadurch vereinfachten sich die Betriebs- und kommerziellen Bedingungen zum Nutzen der auch in Spanien eingesetzten monopolkapitalistischen Entwicklung. Nun entstand auch eine radiale Netzstruktur mit der Hauptstadt als Mittelpunkt. Gleichzeitig wurden eine Reihe von Querverbindungen zwischen den neuen Wirtschaftszentren gebaut und verbesserten die Verbindungen dieser Zentren mit den Küstenstädten. Ein erster internationaler Reiseverkehr kam auf: seit 1885 der Schlafwagenverkehr mit Lissabon und im November 1887 erstmals ein Schnellzug Lissabon–Madrid–Paris–Calais. Insgesamt wuchs das spanische Eisenbahnnetz im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts um 7500 km. Davon waren 2000 km schmalspurig. Zu Beginn des neuen Jahrhunderts gab es 11 400 km Eisenbahnen, davon 2100 km schmalspurige. Im Ergebnis dessen entstanden aus einer Vielzahl kleinerer Gesellschaften am 30. Mai 1877 die Andalusischen Eisenbahnen (Red de los Ferrocarriles Andaluses), am 27. Oktober 1892 die Gesellschaft der Nordspanischen Bahnen (Red de la compania de los caminos de Hierro des Norte de Espana) und am 9. November 1928 schließlich die Gesellschaft der Westspanischen Eisenbahnen (Red de la compania Nacional de l'Oeste).

1



Der Fahrzeugpark war außerordentlich vielfältig. Beispielsweise wurden von 1848 bis 1920 rund 3000 Dampfloks von 50 Herstellern in Europa und Übersee in Dienst gestellt. Davon lieferte die einheimische Industrie 1617 Loks in spanischer Regelspur. Bedeutende Hersteller waren vor allem Maquinista Terestre y Maritima, Babcok, Wilcox, Eustralduna, Devis und Macosa y Naval. Das Zeitalter der elektrischen Traktion begann für

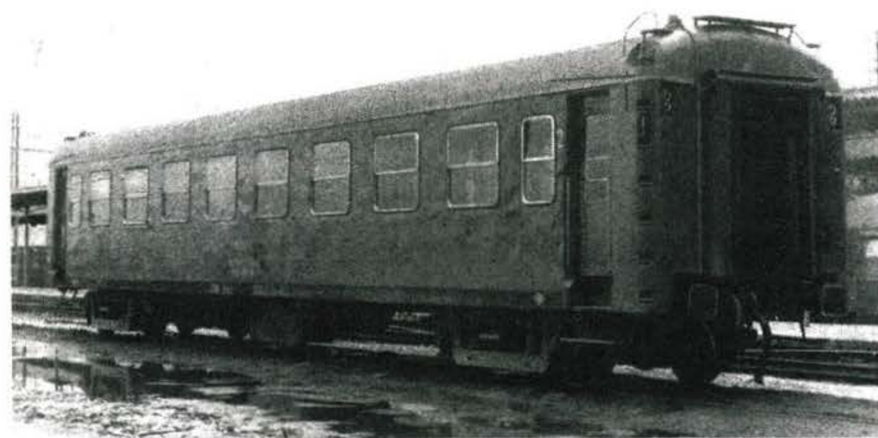
die spanischen Bahnen auf der mit der Abfuhr von Bergbauprodukten stark belasteten, steigungsreichen Strecke Linares San José–Almeria, die mit 6000-V/25-Hz-Drehstrom elektrifiziert wurde. Die Triebfahrzeuge, zweiachsige Loks mit 4000-mm-Achsstand, lieferte die Schweizer Firma Brown & Boveri.

Als 1924 auf Grundlage eines 1918 gefaßten Beschlusses die Elektrifizierung bei den spanischen Bahnen in größerem Umfang einsetzte – zunächst bei der „Norte" zur Überwindung der berühmten Rampen von Pajares in den Cordillera Cantabria – waren die ersten Ellok-Typen gemeinsame Erzeugnisse der American Locomotiv Company und General Electric. Bei der zweiten Serie, der Baureihen 6101 bis 6106, konnte mit der Sociedad Española de Construccion Naval bereits ein inländischer Lieferer in das Geschäft einsteigen. Die elektrische Ausrüstung stammte freilich noch von Westinghouse.

2



3



1 Das mit Talgo-Zügen bediente RENFE-Netz; Streckenlängen: Madrid–Cádiz 722 km (20), Madrid–Irun 639 km (25), Madrid–Gijón 506 km (20), Madrid–Barcelona 694 km (27), Madrid–Coruña 752 km (26). Die in den Klammern stehenden Zahlen geben die durch Wagenkastenneigung erzielten Reisezeitgewinne in Minuten an.

2 Die dreiteilige Basiseinheit der modernen E-Triebzüge für den Vorortverkehr in Ballungsräumen besteht aus Trieb-, Bei- und Steuerwagen mit 260 Sitzplätzen sowie einem Gepäckabteil. Die Fahrzeugmasse beträgt 140 t.

3 Typischer RENFE-Reisezugwagen 2. Klasse der älteren Generation.

RENFE als Folge historischer Ereignisse

Die formale Neutralität Spaniens im ersten Weltkrieg führte zunächst zu einer wirtschaftlichen Scheinblüte. Ursache waren die verstärkte Nutzung von Absatzchancen auch für die spanische Industrie, die gleichzeitig eine beachtliche Transportnachfrage hervorrief. Diese Situation änderte sich bald. Aus dem Ausland flossen zudem im starken Maße spanische Kapitalanlagen zurück und wurden zum Teil in die Eisenbahnen eingebracht. Der spanische Staat sah sich nun zu einer ersten Intervention veranlaßt. Unter der Diktatur Primo de Riveras (1923–1930) verstärkte sich diese Entwicklung: Als Aufsichtsorgan wurden ein oberster Eisenbahnrat eingesetzt, ein staatliches Finanzgremium tätig und ein Eisenbahnstatut erlassen, das die Finanzbeziehungen der Bahnen regeln und die Tarifhoheit des Staates sichern sollte. Die im Vorfeld der Staatsbahngründung praktizierte Eisenbahnpolitik gestattete aber einen zielgerichteten Ausbau der Infrastruktur, die Fortsetzung der begonnenen Elektrifizierung und eine Erneuerung des Fahrzeugparks. Einen Einschnitt brachte der spanische Bürgerkrieg (1936–1939), in dessen Verlauf neben großen Menschenopfern auch immense Schäden an den Eisenbahnanlagen zu beklagen waren. Bereits unter der Diktatur Francos wurde am 2. Januar 1941 die „Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles" gegründet, die alle regelspurigen Bahnen Spaniens, das waren damals 12 781 km Strecken, zusammenfaßte. Obwohl das neue Unternehmen zielstrebig auf die Beseitigung aller Folgen des Bürgerkrieges hinarbeitet, gab es bald die ersten Auswirkungen des von Hitlerdeutschland angezettelten zweiten Weltkrieges. Notwendige Importe für die Eisenbahn blieben aus, weil die Lieferanten nun in die Rüstungsproduktion einbezogen wurden. Somit war praktisch eine weitere Sanierung der Anlagen der RENFE erst wieder in den Nachkriegsjahren möglich. Grundlage dafür war der 1949 verabschiedete Generalrekonstruktionsplan. Dabei hatten Elektrifizierungsarbeiten zur Überwindung der Gebirgspässe Vorrang. Mittelfristig orientierte der Plan auf ein zusammenhängendes 3000-V-Gleichstromnetz anstelle der 1946 vorhandenen sechs Teilnetze mit drei Systemen. Die Einführung der Dieseltraktion auf den nichtelektrifizierten Strecken war maßgeblicher Bestandteil des Modernisierungsplans aus dem Jahre 1958. Von 1964 bis 1973 konnten im Rahmen eines weiteren derartigen Plans mit dem von der Weltbank ausgereichten Kredit vor allem 7000 km Hauptstrecken überholt, der Rangierbahnhof Madrid–Vicalváro rekonstruiert, eine Anzahl Zentralstellwerke errichtet sowie die Dieseltraktion und Elektrifizierung komplettiert werden. Die letzte RENFE-Dampflok mit Kohlenfeuerung fuhr im Plandienst 1968, die letzte ölgefeuerte Dampflok 1975. In diese Periode fällt auch der Ersatz des veralteten Reisezugwagenparks, der verstärkte Einsatz der Schnelltriebwagen, die Indienststellung einer neuen Talgo-Generation ebenso wie die Verbesserung der Kommunikations- und Signalanlagen und die Ausdehnung des automatischen Fernbahnblocks.

Talgo – Fahrkomfort auf Spanisch

Spanische Eisenbahngeschichte ist undenkbar ohne den Talgo, der bis heute das Besondere des Schienenverkehrs auf der iberischen Halbinsel ausmacht. 1941 stellte der spanische Armeeoberst Alejandro Goicoechea eine Gliederzugkonstruktion vor, deren einachsige Wagen sich jeweils auf das Ende des vorhergehenden abstützten; das Fahrgestell dieser Wagenreihe bestand gewissermaßen aus einer Folge verbundener

Radsätze aus Einzelrädern mit Deichseln. Diese sonderbare Konstruktion ersetzte das herkömmliche Wagenuntergestell und war vergleichsweise extrem leicht. Im Techniker José Luis de Oriol fand Goicoechea einen begeisterten Mitstreiter und Mitgründer einer Arbeitsgruppe, die die Keimzelle der 1942 gegründeten Patentes Talgo S. A. war. Noch im gleichen Jahr setzten die Konstrukteure ihren Versuchszug Talgo I (**T**ren **A**rticulado **L**igero **G**oicoechea **O**riol) zwischen Madrid und Avila in Fahrt. Dem Talgo I wurde bereits ein angepaßtes Dieseltriebfahrzeug auf Drehgestellen der bekannten Firma Ganz (Ungarn) vorangestellt. Es erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h. Bemerkenswert war die geringe Radfahrmasse von nur 1250 kg. Am Zugschluß lief eine Art Aussichtswagen. Der Talgo I war, wie auch noch sein Nachfolger, für Rückwärtsfahrt im Streckendienst nicht geeignet und mußte deshalb mittels Schleifenfahrt oder über ein Gleisdreieck gewendet werden. Da die mit der industriellen Fertigung von Talgo-Zügen verbundenen Materialprobleme während des zweiten Weltkrieges unlösbar waren, nahmen sich zunächst amerikanische Hersteller des Patents an. Sie führten die Wagenkästen in Aluminium aus. Konkurrenzgründe erzwangen den Einbau eines ungewöhnlichen Komforts, wie Klimaanlage, indirekte Beleuchtung, Restaurantwagen und rollende Cafeteria. 1949 kamen die ersten Einheiten dieses von der American Car and Foundry gebauten und von Bewick, Pennsylvania, mit einem passenden Dieseltriebfahrzeug komplettierten Talgo II nach Spanien. Aufgrund ihres gehobenen Komforts wurden sie von den Fahrgästen sofort positiv aufgenommen. Die fruchtbare Zusammenarbeit zwischen der RENFE und Patentes Talgo S. A. führte 1964 zur Entwicklung des Talgo II, der ersten Zweirichtungseinheit mit von ursprünglich 6150 mm auf 11 100 mm verlängerten Wagenkästen. Talgo III war noch gediegener ausgestattet. Gezogen wurde er von einer dieselhydraulischen Lok ML 3000 B'B', gemeinsam von der RENFE und Krauss-Maffei entwickelt. Mit dem nunmehr etwa 300 Wagen erster und zweiter Klasse umfassenden Park wurde bereits ein beachtlicher Teil des innerspanischen Verkehrs bedient. Aus dem Talgo III wurde 1966 der Talgo RD (steht für Rodadura Desplazable – veränderbarer Radstand) entwickelt. Durchaus einer eisenbahntechnischen Sensation glich 1969 der erste Einsatz dieses Zuges im kommerziellen Dienst, der innerhalb weniger Minuten bei Fahrt mit Schrittgeschwindigkeit über die selbsttätigen Spurwechselanlagen der Grenzbahnhöfe zur SNCF von iberischer auf kontinentaleuropäische Regelspur umgespurt werden konnte. Am 12. November 1968 erreichte der erste Talgo RD Paris. Wenig später verband der Catalan-Talgo Barcelona mit Genf. Noch aber waren die Möglichkeiten des Talgo-Systems längst nicht erschöpft: 1974 wurde mit dem Barcelona-Talgo der erste Talgo-Schlafwagenzug international eingesetzt, ihm folgte sehr bald die zweite Nachtverbindung, der Paris–Madrid–Talgo. Der Barcelona-Talgo befuhr die 1137 km lange Strecke in 13 Stunden, den Spurwechsel eingeschlossen. Eine Spitzenentwicklung, mit der Talgo-Züge einen neuen Akzent setzten, ist zweifellos der Talgo Pendular.

Das Ziel, die beim Rad-Schiene-System möglichen Geschwindigkeiten spürbar anzuheben, ist im Prinzip über zwei Wege erreichbar:

1. Neugestaltung des Fahrwegs mit möglichst krümmungsfreiem Verlauf, um nicht durch die in Gleiskrümmungen auftretenden Seitenbeschleunigungen Geschwindigkeitsgrenzen aufgegeben zu erhalten. Das ist ein Weg, der in Einheit mit der Beschaffung entsprechender Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge beim französischen **T**rain à **G**rande **V**itesse beschritten wurde.
2. Befahren vorhandener Gleisanlagen durch Fahrzeuge mit der Seitenbeschleunigung entsprechend neigbaren Wagenkästen.

Der letzgenannte Weg wurde versuchsweise und mit Erfolg, aber unter Inkaufnahme einer sehr konstenintensiven technischen Ausstattung zur Realisierung dieser „künstlichen" Neigung von den Konstrukteuren des britischen Schnellfahrzeugs APT und des italienischen ETR 401 gegangen. Patentes Talgo S. A. gelang es, beim Talgo Pendular die niedrige Wagenkastenhöhe so zu nutzen, daß der Aufhängepunkt des Wagenkastens über dem Schwerpunkt des Fahrzeugs liegt und dadurch der Wagenkasten bei Kurvenfahrt der natürlichen Pendelbewegung folgen kann. Die Neigung beträgt 2,8 bis 3,5° und äußert sich auch für den Reisenden in einem verbesserten Fahrgefühl bei Krümmungsfahrten. Der enorme Vorzug gegenüber dem System mit „künstlicher" Neigung liegt in den niedrigen Herstellungs- und Wartungskosten und der störungsfreien Funktion.

Bis jetzt blieb der Talgo Pendular der einzige Reisezug der Welt, bei dem hohe Geschwindigkeit (Vmax 180 km/h) durch natürliche Neigung bei Krümmungsfahrt mit zahlreichen anderen Annehmlichkeiten – so werden in Zugmitte ein Speisewagen und eine besondere Cafeteria mitgeführt – in Spitzenreisekomfort umgesetzt werden konnte.

RENFE heute mit vielseitigem Produktionsprofil

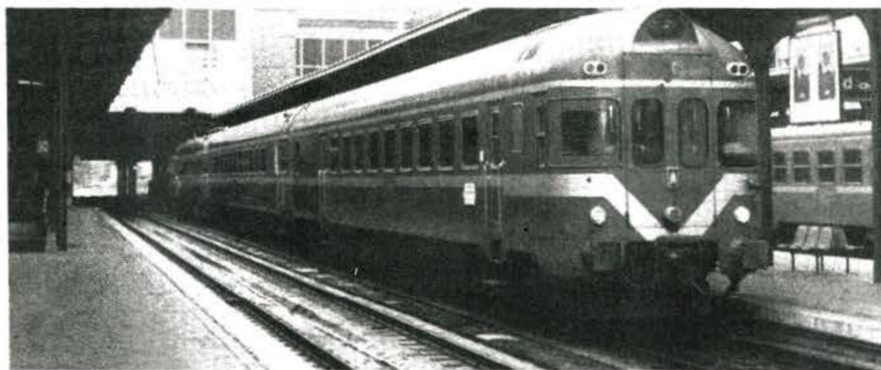
Heute betreibt die RENFE ein Gesamtnetz von 13 466 km, davon sind 6116 km mit 3000-V-Gleichstrom und 48 km mit 1500-V-Gleichstrom elektrifiziert. Vorhanden sind 761 Diesellloks und 615 Elloks, 222 Dieseltriebzüge mit 575 Fahrzeugen und 483 Elektrotriebzüge mit 1350 Fahrzeugen. Zu den markanten Triebwagenbaureihen gehören die dreiteiligen Elektroeinheiten der RENFE für den Vorortverkehr in Ballungsräumen. Die 1947 erstmals in Dienst gestellten Fahrzeuge bestehen aus Trieb-, Bei- und Steuerwagen mit der Achsfolge Bo'Bo'+2'2'+2'2'. Die 1977 aufgelegte und inzwischen mit 255 Triebzügen im Park befindliche Nachfolgebaureihe 440 verfügt über Chopper-Steuerung, Rekuperations- und Magnetschienenbremse, je vier Motore mit 1160-kW-Gesamtleistung, 133 t Masse und Vmax 140 km/h. Sie bewältigt heute den Großteil des hauptstädtischen Vorortverkehrs. Seit 1985 werden die älteren Einheiten durch eine weiterentwickelte Baureihe 445 ersetzt. Markanter Triebwagenzug für den Fernverkehr ist der Electrotren (Baureihe 432), dessen Grundeinheit aus je einem Trieb- und Beiwagen besteht. Die Züge sind als Zweispannungsfahrzeuge 3000-V/1500-V-Gleichstrom geliefert worden und mit einer 140 km/h Höchstgeschwindigkeit im Intercity-Dienst, vornehmlich auf der Strecke Madrid–Albacete–Valencia, eingesetzt. Eine baskische Version, deren Äußeres sofort die italienische Herkunft (FIAT) verrät, ist der Electrotren Basculante (Baureihe 443). Für den Reiseverkehr stehen 1997 Reisezugwagen, überwiegend der UIC-Einheitsbauart (darunter 30 Speise-, 178 Liege- und 181 Schlafwagen) bereit, von denen 633 klimatisiert sind. Der hierarchische Aufbau der Zuggattungen ist, angefangen vom Tranvia bis hin zum Intercity und Talgo für unsere Begriffe relativ umständlich, zumal zuweilen Zuggattungsbezeichnungen von den planmäßig eingesetzten Fahrzeugen übernommen wurden (z. B. Electrotren). 1984 wurden bei den RENFE 192 500 000 Personen befördert (DR 627 685 000). Mehr als zwei Drittel der insgesamt 153 667 000 erbrachten Zug-km (DR 270 360 000) entfallen auf den Reisezugdienst.

Für den Güterverkehr unterhält die RENFE 32 006 Güterwagen, davon 8534 offene, 13 573 gedeckte, 9783 Flach- und 116 sonstige Wagen mit 1 184 669 t Gesamtladekapazität. Außerdem sind 10 190 Privatgüterwagen eingestellt. 1984 wurden im Güterverkehr 31 253 500 t transportiert (DR 318 559 051 t). Neben den Gütertarifbahnhöfen gibt es auch 851 Anschlußbahnen. Die Gesellschaft TRANSFESA hält für den Verkehr mit Kontinentaleuropa zahlreiche Güterwagen verschiedenster Bauarten mit auswechselbaren Achsen bereit und trägt damit zum reibungslosen Funktionieren des spanischen, aber ebenso des portugiesischen Außenhandels auf dem Schienenweg bei. Der „Plan de Puertos" sieht bedeutende Verbesserungen der Gleisanlagen an den Hafenkais vor. Dadurch soll dem spanischen Außenhandel besser entsprochen werden, der 80 % der Ex-

porte und 94 % der Importe über See abwickelt. In jüngster Zeit hat die RENFE den kombinierten Verkehr mit Großcontainern, Wechselaufbauten und Sattelaufliegern stark ausgebaut. So konnte das Netz der TECO-Züge (**Tre**nes **E**xpresos de **Co**ntenedores) 1986 um einen Zug Port Bou–Madrid mit Flügeln nach Abronigal und Lissabon ergänzt werden. 1984 hatte die RENFE bereits 203 091 Großcontainer mit 2 341 000 t Fracht behandelt. Sie ist Mitglied von INTERCONTAINER und seit 1. Januar 1986 auch des Containerpools dieser Gesellschaft, in den sie 2282 RENFEeigene Großcontainer eingebracht hat. Für den Containerverkehr sind 2020 Tragwagen, davon 1224 im internationalen Verkehr einsetzbare, vorhanden. Für die Huckepackgesellschaft TRANSNOVA S. A., die 1985 21 500 Sendungen auf 10 speziellen Terminals auflieferte, hat die RENFE erst kürzlich 80 sogenannte Taschenwagen (in den Taschen ruht das Fahrgestell der Sattelauflieger) bestellt.

Spaniens Schmalspurstrecken haben eine Länge von insgesamt 1340 km. Die ausschließlich meterspurigen Bahnen werden von der 1965 gebildeten **F**errocarriles **E**spañol de **V**ia **E**strecha betrieben. Von den im wesentlichen drei voneinander unabhängigen Teilnetzen bildet das der Lineas del Norte mit 1210 km Streckenlänge das größte, es folgen das Netz um Valencia und das auf Palma. Mit dem „Tren Monoviga", der 1984 als Prototyp eines neuen Schmalspur-Triebwagenzugs dem Verkehrsministerium vorgestellt und von Empresa Española Eurotren Monoviga S. A. in Produktion genommen wurde, ist ein umfassendes Modernisierungsprogramm auf den FEVE-Strecken wirksam geworden. Ein 12%iger Zuwachs der Verkehrserträge der FEVE und ein 19%iger Zuwachs des Verkehrsvolumens bestätigen die Richtigkeit des eingeschlagenen Wegs.

4



5



4 Ein „Electrotren", hier als dreiteilige Einheit mit Zwischenwagen, im Schnellzugdienst nach Valencia steht in Madrid-Chamartin abfahrbereit.

5 1955 wurde diese dieselelektrische Lok amerikanischer Produktion (11670 kW, 109,5 t, V_{max} 110 km/h) in Dienst gestellt. In ihren „besseren Zeiten", bevor sie Ausstellungsobjekt im Madrider Eisenbahnmuseum wurde, übernahm sie von den Bw Madrid-Atocha und -Sevilla aus als Einrichtungslok Schnellzuglangläufe.

Fotos: Verfasser
Zeichnung: Verfasser aus (2)

Schienenverkehrstradition auch in Madrid

In der Hauptstadt schließlich bestand 101 Jahre lang ein Straßenbahnbetrieb, der 1871 mit einer maultierbetriebenen Bahn begann, 1899 den elektrischen Betrieb einführte und 1972 aber dem in den engen Straßen immer stärker werdenden Kraftfahrzeugverkehr weichen mußte. Von Angebinn bis zur Einstellung verkehrten elf Wagentypen. Heute wird Madrids öffentlicher Verkehr von einem Busnetz – innerstädtisch ergänzt durch ein Liniennetz 22sitziger Minibusse – und einem ausgedehnten U-Bahn-System bewältigt. Der U-Bahnbau geht auf eine baskische Initiative des Jahres 1913 zurück, bei der die wirtschaftliche starke Bank von Bilbao als maßgeblicher Kreditgeber fungierte. Anfangs wurde im bergmännischen Vortrieb vorgegangen, später in Anpassung an das geografische Millieu Madrids und die Bebauungsverhältnisse in den durchzogenen Straßen auch in offener Bauweise mit einfacher oder eineinhalbfacher Tiefenlage. In den Außenbezirken bestehen als Einschnittbahn geführte Abschnitte. Im Gegensatz zur RENFE besteht Linksverkehr; die Stromzuführung erfolgt auf dem Gesamtnetz mittels Fahrleitung. Die Regelbauform der insgesamt 115 Stationen hat Seitenbahnsteige. 1919 konnte die erste Strecke im damals üblichen Kleinprofil eröffnet werden. 1936 maß das Netz mit vier Linien bereits 20,3 km. Weitere Ergänzungsstrecken folgten entsprechend der sich ausweitenden Bebauung Madrids. 1974 wurde mit Inbetriebnahme der Linie 7 die erste Großprofilstrecke dem Verkehr übergeben. Die Gesamtnetzlänge betrug damit 50,4 km. Seither entstanden drei weitere Großprofilstrecken vornehmlich im Norden und Osten der Stadt. Dadurch besteht ein leistungsfähiges, betrieblich getrenntes Teilnetz, das aber mit dem Kleinprofilnetz verkehrlich verflochten ist und abfertigungstechnisch und tariflich eine Einheit bildet. Das 108 km lange Gesamtnetz wird von elf Linien bedient, denen im sehr übersichtlichen, einheitlichen Informationssystem elf Farbdarstellungen zugeordnet sind. Die Metro fährt täglich von 6.00 Uhr bis 1.30 Uhr. Auf den Kleinprofilstrecken fahren Züge aller Generationen.

Die Zugbildung bei der Madrider Metro variiert von Linie zu Linie in Abhängigkeit von der Bahnsteiglänge und dem Verkehrsbedürfnis.

Die RENFE betreibt in Madrid eine die beiden großen Fernbahnhöfe Chamartin und Atocha verbindende Tunnelstrecke von acht km Länge. Viele Berufspendler erreichen somit in Vorortzügen direkt die Stadtmitte. Ebenso wird aber diese Verbindung von Fernzügen benutzt.

Quellenangaben

(1) F. Fernández Sanz, Museo Nacional Ferroviario, Eigenverlag, Madrid 1985

(2) Revista A.I.T. Heft Nr. 51, Herausgeber: Asociacion de Investigacion del Transporte, Madrid, 1985

(3) Talgo Pendulaire, Werbeschrift der Patentes Talgo S. A., Madrid 1981

(4) Schienen der Welt 1/86, Herausgeber: UIC Paris/ AICCF Brüssel, Brüssel 1986

(5) Internationale Eisenbahnstatistik UIC '84, UIC Paris, Paris 1985

Alfred Buchmann-Grahl,
Chur (Schweiz)

Abschied von einer „alten Dame"

Das „Krokodil" der Rhätischen Bahn
Über die Rhätische Bahn wurde in der zurückliegenden Zeit schon viel geschrieben. Der folgende Beitrag ist einem über die Grenzen der Schweiz bekannt gewordenen Triebfahrzeug, dem „Krokodil" Ge 6/6 I (C'C'), gewidmet. Anlaß dazu ist die unlängst vollzogene Ablösung durch moderne Lokomotiven. Die Geschichte des „Krokodils" der Rhätischen Bahn (RhB) geht zurück auf das Jahr 1919.
Damals gehörten zum elektrifizierten Streckennetz der RhB die insgesamt 62 km langen Abschnitte St. Moritz–Ternez–Scuol/Tarasp (Unterengadinstrecke) und Samedan–Puntraschigna/Pontresina. Für die Zugbeförderungsaufgaben auf diesen Strecken waren ursprünglich sieben 1'B1'Ge 2/4- und acht 1'D1' Ge 4/6-Lokomotiven vorhanden.
Durch weitere Elektrifizierungsarbeiten reichte nun der Bestand an elektrischen Lokomotiven nicht mehr aus. Nach eingehenden Berechnungen beschloß die Direktion der RhB schließlich 10 weitere Lokomotiven entwickeln und bauen zu lassen. Den Auftrag hierzu bekam ein aus den Firmen BBC Baden (Brown Boveri & Co), MFO Zürich-Oerlikon (Maschinenfabrik Oerlikon) und SLM Winterthur (Lokomotivfabrik Winterthur) gebildetes Konsortium. Es erhielt den Auftrag, bis 1923 die zehn Lokomotiven dem Betrieb zu übergeben.

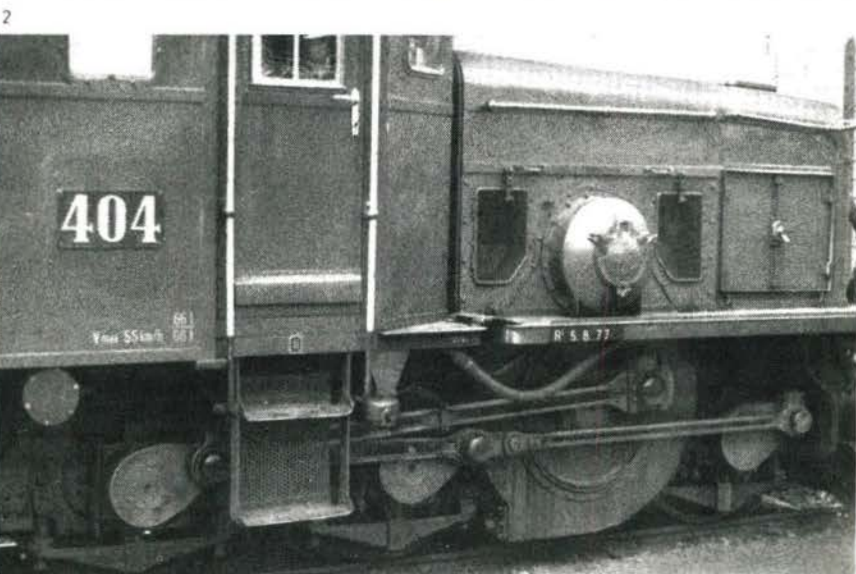
Das Leistungskonzept
Die zu konstruierenden Lokomotiven hatten auf den Relationen Chur–Thusis–St. Moritz, Chur–Thusis und Thusis–Chur 250 t sowie auf der Strecke Thusis–St. Moritz–Thusis 200 t Zugmasse zu bewegen. Sie mußte auf je zwei Fahrten erbracht werden. Vorgegeben waren außerdem in Chur und St. Moritz 20 Minuten Wendezeit sowie je eine Minute bei den Zwischenhalten auf den Unterwegsbahnhöfen. Außerdem wurden folgende Zugleistungen gefordert: Strecke Landquart–Davos Platz, Landquart–Küblis 200 t, Küblis–Davos Platz 150 t und Davos–Landquart 200 t. Sie entsprechen im wesentlichen denen der Strecke Chur–St. Moritz. Auf den Höchststeigungen sollten die Züge mit der zugelassenen Höchstlast sicher angefahren werden und innerhalb von zweieinhalb Minuten auf 30 km/h beschleunigt werden. Folgende Geschwindigkeitsforderungen bestanden:

Steigung ‰	Last t	Bergfahrt km/h
0	250	45
10	250	36
15	250	33
20	250	31
25	200	30
30	200	30
35	200	30
45	150	30

Zusätzlich mußte bei der Talfahrt 50 % der Zugmasse elektrisch abgebremst werden können. Für die dann gebauten Lokomotiven standen schließlich die De 6/6 und die Ce 6/8 der SBB Pate.

Mechanischer Aufbau
Die Lokomotive besteht aus den zwei Triebdrehgestellen sowie einer sogenannten Verbindungsbrücke mit dem Fahrzeugkasten. Die drei Achsen eines Drehgestells sind in einem Außenrahmen gelagert, wobei die mittlere Achse je 20 mm seitenverschiebbar ist. Die Rahmen sind aus 20 mm starken Blechen hergestellt und entsprechend mit Profilen und Querverbindungen versteift. Ein H-förmiges Stahlgußstück trägt das Drehzapfenlager und die Druckplatten der Kastenabstützung. Nach außen werden die Drehgestelle durch Stoßbalken angeschlossen, an denen die Zug- und Stoßvorrichtungen

1


2


1 Lok Ge 6/6 I kurz nach Auslieferung durch das Herstellerwerk
2 Das Drehgestell der Ge 6/6 I
3 Lok Ge 6/6 I 404 vor einem Güterzug im Bahnhof Chur
Fotos: Sammlung Verfasser (1); Verfasser (2 und 3)

angebracht sind. Die äußeren Lager besitzen eine Keilnachstellung. Zwischen der äußeren und der mittleren Achse liegt die etwas höher gelegene Blindwelle, deren Zahnräder ausgewechselt werden können. Die Zahnräder sind schräg verzahnt. Über die um 90° versetzten Kurbelzapfen werden die Schrägstangen angetrieben. Senkrecht über der Blindwelle liegt der Fahrmotor auf besonderen Lagerböcken. Die Motorwelle trägt beidseitig ein gefedertes Ritzel. Zum Schutze der auf dem Drehgestell montierten Ausrüstung ist ein niedriger Vorbau vorhanden. Unter diesem befinden sich neben dem schon erwähnten Fahrmotor noch ein Shuntwiderstand, Wendeschalter, Fahrmotorlüfter und ein Sandkasten.
Die baugleichen Drehgestelle können freizügig getauscht werden. Durch den auf der Brücke gelagerten Lokomotivkasten werden die beiden Drehgestelle miteinander verbunden. Diese Kupplung übernimmt sämtliche Zug- und Stoßkräfte. Sie befindet sich über den Drehzapfen und ist durch vier gefederte Abstützungen auf den Drehgestellen abgesichert. Zwischen den Führerständen liegt der Maschinenraum mit dem Trockentransformator und den Hilfsbetrieben. Zum besseren Warten ist das Dach in fünf Teile zerlegbar. Eines dieser Teile trägt den Ölhauptschalter. Die fest montierten Dachenden ragen über die Stirnwände hinaus und sind so stabil, daß sie die Stromabnehmer tragen können. Das Dach kann über eine pneumatisch mit den Strohmabnehmern verriegelte Leiter betreten werden. In einer Seitenwand sind Lüfterjalousien vorhanden. Die Vakuumbremse wirkt auf je ein paar Bremsklötze pro Achse. Durch das Führerbremsventil kann das Bremsen des Zuges mit verzögerter Bremsung und das Bremsen der Lokomotive und des Zuges zusammen erfolgen. Dadurch werden die Radreifen der Lokomotive bei langen Talfahrten geschont.

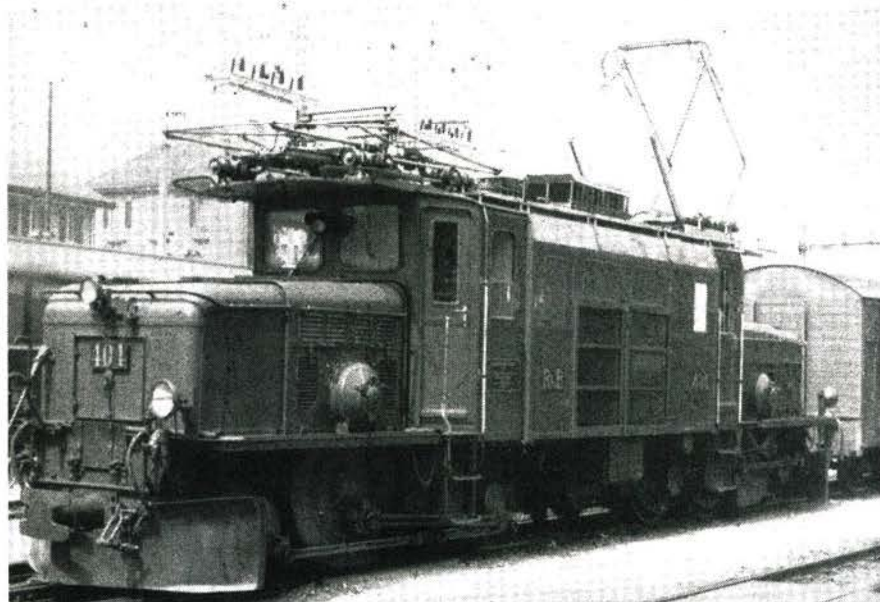
Elektrische Ausrüstung

Die Fahrmotoren entsprechen denen der Be 4/6 der SBB. Sie halten einer Dauerbelastung von 500 PS sowie einer Stundenbelastung von 600 PS stand. Die Motorlager sind als Ringschmierlager ausgebildet. Die einteiligen Lagerbüchsen sind so dimensioniert, daß bei Lagerschäden der Anker nicht den Stator streifen kann. Durch die gegenläufige Verzahnung der Ritzel wird der Anker automatisch zentriert. Der zum Einbau gelangte Transformator ist ein Trockentrafo mit Fremdkühlung. Er weist zwei Säulen mit getrennter Ober- und Unterspannungswicklung auf und verfügt über 940-kVA-Dauerleistung, 1 140-kVA-Stundenleistung, 30-kVA-Hilfsbetriebe und 125-kW-Zugheizleistung.
Die 18 Fahrstufen liegen zwischen 104 und 610 V, wobei die letzten drei Fahrstufen nur bei Unterspannung in der Fahrleitung zum Einsatz gelangen. Vorhanden ist außerdem eine Handfahrstufensteuerung des Systems BBC. Hinzu kommt ein über die üblichen Schutzeinrichtungen arbeitender Ölhauptschalter. Die mit einem pneumatischen Antrieb ausgerüsteten Fahr- sowie Bremswender haben die Stellmöglichkeiten Vorwärts, Bremsen, Null und Rückwärts. Für die Steuerung der Lokomotive ist ein mit einem 300-l-Hilfsluftbehälter verbundener Kompressor vorhanden. Für die durchgehende Vakuumbremse gibt es ein Vakuumpumpe. Die vorhandene Widerstandsbremse ist eine elektrische Betriebsbremse, da die Vakuumbremse stets fahrleitungsabhängig ist.

Bewährte Konstruktion

Die „Krokodile" der RhB haben 61 Jahre lang bewiesen, daß sie in jeder Hinsicht eine gelungene Konstruktion waren. Bei ihrer Inbetriebnahme stellten sie zudem die größten und stärksten schmalspurigen Einphasenwechselstromlokomotiven dar. Seit März 1984 werden sie jedoch nicht mehr im Plandienst eingesetzt. Die Lokomotiven 404 und 405 sind inzwischen ausgemustert und zerlegt worden. Allerdings werden noch brauchbare Ausrüstungsteile aufgearbeitet und gelagert.
Noch sind fünf dieser Loks vorhanden und sollen als historische Triebfahrzeuge erhalten bleiben. In erster Linie ist an Sonderfahrten gedacht, ähnlich wie die Fahrten mit den Dampflokomotiven.
Abgelöst wurden die „Krokodile" durch eine zweite Serie der in den 70er Jahren erstmals in Dienst gestellten Grenzleistungslokomotiven der Baureihe Ge 4/4 II. Diese gegenüber den „Krokodilen" eine doppelte Leistung aufweisenden Lokomotiven sind „verkehrsrot" gehalten und haben auch keine verchromten Zahlen und Buchstaben mehr. Ebenso erhielten sie keine Namen von Gemeinden mehr wie ihre Vorgängerinnen. Bis auf kleine Veränderungen in der Leistungselektronik und bei den Schaltapparaten, die sich durch das Fortschreiten der Technik begründen und mit den „alten" der ersten Serie kompatibel sind, stimmen die neuen Lokomotiven mit denen der ersten Serie überein.
Die Baureihe Ge 4/4 II ist im „me" 4/1981 ausführlich beschrieben worden.

3



Technische Daten der Ge 6/6'

Länge ü. Puffer	13 300 mm
Radstand gesamt	10 350 mm
Radstand im Drehgestell	3 275 mm
Drehzapfenabstand	5 700 mm
Treibraddurchmesser	1 070 mm
Kurbelkreisdurchmesser	540 mm
Übersetzungsverhältnis	1 : 4,134
Fahrdrahtspannung	11 000 V
Frequenz	16 2/3 Hz
Zugkraft am Rad (dauernd)[1]	8,1 kN
Zugkraft am Rad (Stunde)[1]	9,7 kN
Anfahrzugkraft	13,0 kN
Höchstgeschwindigkeit (bei Anlief.)	45 km/h
Höchstgeschwindigkeit (zur Zeit)	55 km/h
Ablieferungsjahr (Nr.)	
401[2] –406	1921
407 – 410	1922
411 – 412	1925
413 – 415	1929

[1] bei 30 km/h
[2] Mitte der 70er Jahre +

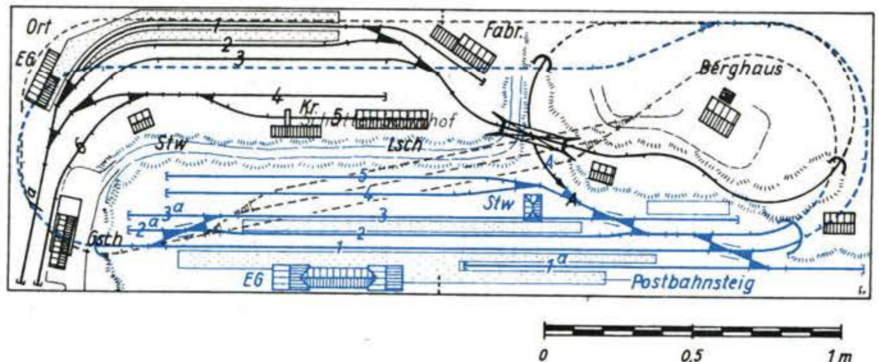
Quellenangaben
(1) BBC-Mitteilungen vom Mai 1922
(2) RhB-Nachrichten

Alfred Buchmann-Grahl,
Chur (Schweiz)

Schweizer Erfahrungen

Zahlreiche eisenbahntechnische Besonderheiten gibt es auch in der Schweiz. Daß es aber dort auch Modelleisenbahner gibt, die sich nicht der wohl populärsten Nenngröße H0 verschrieben haben, sondern im Maßstab 1:120 bauen, dürfte überraschen. Einer der wenigen ist unser Leser Alfred Buchmann-Grahl aus der Kantonshauptstadt Graubündens. Er stellt im folgenden seine TT-Heimanlage vor, die – wie wir meinen – auf recht reizvolle Art und Weise entsteht.

Nach mehreren Umzügen ist es nun endlich geschafft: Unsere nunmehr dritte Anlage hat mit 2,6 m^2 nicht an ansprechende Dimensionen, es ist wohl auch die bisher am weitesten vollendete. Die 2,85 m lange und 0,90 m breite Anlage nimmt die Breite unseres Kinderzimmers in Anspruch, so daß extra deswegen das Bett meines Sohnes tagsüber unter die „TT-Modellbahn-Welt" geschoben werden muß.
Die Heimanlage entstand in offener Rahmenbauweise und ermöglicht den Modellbahnbetrieb in drei Etagen. Ihr Rahmen besteht aus zwei 1,45 m × 0,90 m großen Segmenten (22 mm starke Spanplatten). Diese Platten sind in den Ecken verdübelt bzw. die Segmente duch vier M 10-Schrauben miteinander verbunden. Die doch recht gewichtige Konstruktion ruht auf vier 30er Vierkantrohren sowie einer Abstützung in der Mitte.
Bahnkörper bzw. Bahnhofsplatten wurden aus 10 mm starkem Sperrholz gefertigt. Das Gleismaterial (Pilz) liegt aber auf Schaumgummistreifen (Material zum Fensterabdichten). Von BTTB stammen hingegen die Weichen und „Engländer"; allerdings wurden die Weichen auf Unterflurantrieb umgebaut.
Die Gleisstücke wurden zunächst nur mit Stiften fixiert. Noch vor der weiteren Anlagengestaltung habe ich sämtliche Lok- und Wagenmodelle auf der Streckenführung getestet bzw. die Gleislage korrigiert.
Erst danach streute ich mehrmals gesiebten Vogelsand (mittlere Korngröße) entlang der Gleise und verteilte ihn vorsichtig mit einem kleinen hartborstigen Pinsel. Besonderer Vorsicht bedarf es an den Weichen. Sobald das Schotterbett so vorbildgetreu wie nur möglich hergestellt war, habe ich es mit Hilfe einer Pipette und einer Mischung von einem Teil Weißleim, zwei Teilen Wasser und einigen Spritzern Abwaschmittel, total eingenäßt. Das Abwaschmittel dient der notwendigen Oberflächenentspannung, um die Weißleimlösung gut abzubinden. Etwa fünf bis zehn Minuten lang kann das Schotterbett korrigiert werden, dann sollte es bei Zimmertemperatur 24 Stunden trocknen. Anschließend konnten die Stifte wieder entfernt werden. Das recht natürlich wirkende Gleis ist so fest mit der Unterlage zu verbinden; der Schaumgummi verhindert das Dröhnen.
Danach habe ich die Platten des dreigleisigen Schattenbahnhofs in den Rahmen eingebaut und die Verbindungstrassen angebracht. Sie sind mit M 4-Gewindestangen am Rahmen befestigt. Auch hier wurden die Gleisbänder auf Schaumgummistreifen verlegt und mit elastischem Schusterleim fixiert. Eingeschottert sind die unsichtbaren Gleisabschnitte nicht, aber mit Telefonkabel vollständig verdrahtet; im Schattenbahnhof soll später eine elektronische Gleisbesetztmeldung installiert werden.



Stellpulte nur provisorisch

Nun konnte der visuelle Mittelpunkt der Anlage, der große Bahnhof in der mittleren Ebene, montiert und angeschlossen werden. Auch dieses Segment wurde vollständig mit Telefonkabel verdrahtet und die Steckanschlüsse für die Tageslichtsignale vorbereitet. Waren die Weichen und Gleise über alte Stellpulte provisorisch angeschlossen, konnte mein Sohn in meiner Abwesenheit soviel fahren, wie er wollte. Dadurch wurden zahlreiche Schwachstellen aufgedeckt.

Schaumpolystyrol für die Landschaft

Zuletzt baute ich den oberen mit M 5-Gewindestangen auf den Rahmen an. Die Gewindestangen ermöglichen ein genaues und schnelles Justieren der Gleishöhen sowie der ganzen Bahnhofsplatte.
Die Brückenwiderlager sind an den jeweiligen Platten bzw. Trassebrettchen fest verleimt worden. Später stellte sich heraus, daß dadurch infolge des Bewegens der gesamten Anlage die Zapfen des Brückenbogens abgedrückt wurden. Nun stand dem Aufbau der Landschaft nichts mehr im Wege. Vor allem mein Sohn konnte nun richtig aktiv mitarbeiten. Da waren Spanten auszusägen und mit Schmirgelpapier zu verputzen. Diese Spanten haben wir dann mit Weißleim eingeklebt und fixiert. Zwischen den Spanten befindet sich mit einer elektrischen Laubsäge zugeschnittenes Styropor (Schaumpolystyrol). Diese Styroporstücke wurden mit Weißleim unregelmäßig zwischen die Spanten geklebt. Selbstverständlich war die Landschaft, wie insbesondere Felspartien, grob vorgeformt. Die eigentlichen Geländeformen haben wir mit einem heißen Lötkolben (40 W bis 60 W) vorsichtig in das Styropor „gebrannt". Es empfiehlt sich, bei dieser Arbeit ein Fenster zu öffnen! Am besten färbt man die Felsenpartien mit weißer, schwarzer, grüner und brauner Plakatfarbe bzw. mit stark verdünnter und gemischter Latexfarbe naß in naß ein. Nach dem Abtrocknen haben wir die in die gewünschten Formen gerissenen Geländematten mit Weißleim an die entsprechenden Stellen geklebt. Anschließend entfernten wir mit dem Staubsauger die lose Beflockung. Später können dann die Bäume „gepflanzt" werden. Die Tunnelportale sind handelsüblich und wie die Felspartien eingefärbt worden.

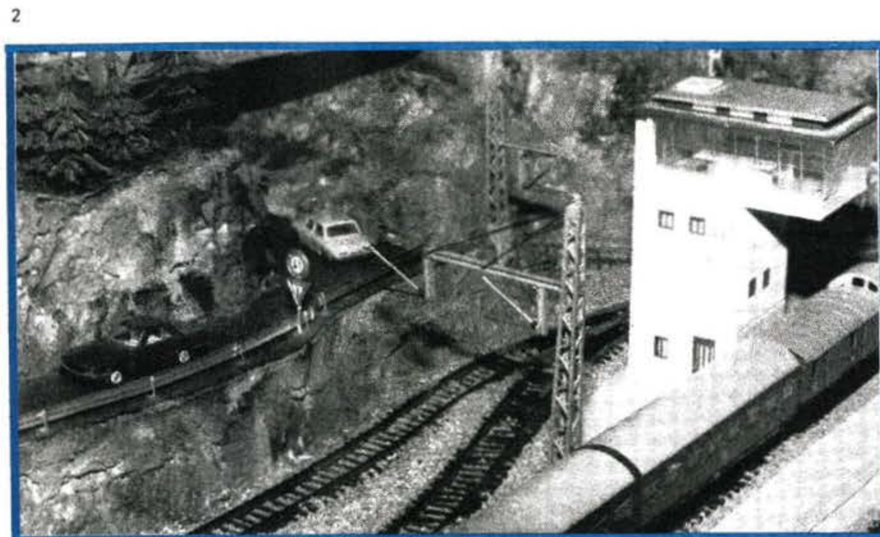
Anregungen aus Leipzig

Als ehemaliger Ellokführer beschaffte ich nun auch eine Modellfahrleitung. Nur wie sollte diese aussehen? Zuerst übernahm ich die farblich nachbehandelten „Plauenschen" Masten und Isolatoren. Die Masten wurden mit Senkschrauben an der Gleisbettung befestigt. Aber ich baute bis auf die Tunnelfahrleitung alles wieder ab! Denn vieles wirkte derart klobig, daß einem die Augen wehtun konnten! Außerdem brachen vor allem die schönen zierlichen Turmmasten ab.
Dann versuchte ich mit 0,3-mm-Cu-Draht (hart), ein Kettenwerk zu bauen und dieses mit einem regulierbaren Federzug zu spannen. Wiederum mußte ich einige Masten „opfern". Diesmal aber einige für immer – sie waren „schrottreif"! Ich gab auf und riß ebenfalls die Tunnelfahrleitung ab!

1



2



1 Einfahrbereich des Bahnhofs

2 Neben dem modernen Stellwerksgebäude sind die Fahrleitungsmasten von besonderem Interesse.

Zeichnung und Fotos: Verfasser

Bei einem Besuch der AG „Gotthardbahn" in Leipzig vermittelten mir die Modellbahnfreunde dann aber einige gute Anregungen. Ich baute daraufhin „nur" noch eine Fahrleitungsattrappe! Es wurden alle Streckenmasten sowie in den Bahnhöfen die gesamten Quertragwerke mit den entsprechenden Turmmasten, die Abspann- und Endmasten sowie (wo erforderlich) die Spezialmasten aufgestellt.
Die Quertragwerke lötete ich aus 0,3-mm- bzw. 0,5-mm-Ms-Draht (hart), zusammen. Aus 2,5 mm dicken Plastestricknadeln drehte ich die Stangenisolatoren und versah sie mit der entsprechenden Bohrung. Die Rohlinge sind danach mit braunem Kunstharzlack behandelt und nach dem Trocknen an die entsprechenden Stellen in die Quertragwerke eingeklebt worden. Diese so vorgefertigten Quertragwerke wurden schließlich fertig verlötet. Man muß schnell löten, um zu verhindern, daß sich der Isolator auflöst! Diese Quertragwerke sehen recht naturgetreu aus, sind sehr stabil und trotzdem elastisch.
Die End- und Spezialmasten baute ich aus 3 mm × 3 mm und 2 mm × 2 mm Doppel-T-Profilen bzw. teilweise aus „Schrott"-Turmmasten. Solange der „Vorrat" reichte, wurden die Ausleger aus „Schrott"-Streckenmasten gewonnen.
Neu konzipiert hatte ich auch die Befestigung aller Masten. In der Größe der entsprechenden Fundamente wurden Plättchen aus 1 mm starkem Ms-Blech ausgesägt. Diese erhielten mittig 3,5-mm-Bohrungen. Ich habe diese so angesenkt, daß die Senkkopfschrauben (M 3 × 30) bündig abschließen. Anschließend wurde das Ganze genau im rechten Winkel verlötet und plan gefeilt. Die Masten habe ich mit Zweikomponentenkleber auf diese Plättchen geklebt. Bei der endgültigen Mastmontage erhielten alle Masten noch zusätzliche 5 mm hohe „Holzfundamente", und die Ösen an den Auslegern an den Streckenmasten mußten abgezwickt werden, damit die Dachstromabnehmer der Elloks nicht hängenbleiben. Die Ösen sind nicht mehr notwendig.
Erst dann konnten an den Maststandorten 3,5 mm große Löcher gebohrt, die Masten gesetzt und von unten mittels Unterlegscheiben und Mutter fixiert werden.
Beim Thema Fahrleitungsbetrieb dürfen wir natürlich die Dachstromabnehmer der Lokomotiven nicht vernachlässigen. So schön und vorbildgetreu die BTTB-Loks auch wirken: für ihre Stromabnehmer trifft dies nicht zu! Nach ungezählten Versuchen habe ich jetzt den gangbaren „Umbauweg" gefunden.
Allerdings läuft bei uns nun die 211 022 als „Versuchslok der VES M Halle" mit zwei Einholmstromabnehmern. Obwohl eine 211 nie so gefahren ist, wirkt das Modell derart zierlich, daß es voraussichtlich auch so bleiben wird! Die Stromabnehmer können noch arbeiten, sind aber im Höhenausschlag begrenzt. Die lieben „Kollegen Nietenzähler" mögen aber diese „Sünde" verzeihen!

Kompromisse unumgänglich

Nachdem nun die Landschaft „grob" gestaltet war, sind wir daran gegangen, Feinheiten zu detaillieren und die Trennkanten des herausnehmbaren Bergteils zu „verstecken". Leider mußten bei Modellfiguren (Menschen, Tiere) und Straßenfahrzeugen doch wieder Kompromisse mit den etwas größeren H0-Accessoires eingegangen werden. Die umfangreichste Arbeit dürfte aber noch das Gleisbildstellpult erfordern. Es soll mit roten und grünen „LEDs" ausgeleuchtet werden. Der Fahrregler mit Halbwellensteuerung ist für den Schattenbahnhof vorgesehen; die sichtbaren Anlagenstrecken betreiben wir allerdings mit einem Impulsbreiten-Fahrregler, denn nur er gewährleistet bei Berg- und Talfahrten eine immer gleichbleibende Geschwindigkeit.

Die wichtigsten Erfahrungen

Ich war der festen Überzeugung, stabil gebaut zu haben. Mir bleibt aber nach der Verstärkung des Rahmens nur die Hoffnung, das Fahrverhalten der Fahrzeuge möge ruhiger werden... Künftig achte ich darauf, die Sperrholzstreifen für den Gleiskörper so lang wie nur möglich zu gestalten und keinesfalls in einer Kurve zu verbinden! Außerdem will ich die Weichen in Zukunft auf einem speziellen Brettchen (mit einer Steckverbindung des elektrischen Antriebs) einbauen. So lassen sich die Weichen ggf. schnell und sicher auswechseln bzw. die Unterflurantriebe justieren.
Ich habe bewußt keine Eisenbahn-Epoche als Vorbild gewählt, da ich mehr Wert auf die spezielle Ausgestaltung der technischen Anlagen lege und auch in erster Linie typische Lokomotiven und Wagen meiner Heimat einsetzen will.



Hallo, liebe Freunde! Gerade noch rechtzeitig vor Beginn des neuen Schul- und Ausbildungsjahres sind wir mit unserer zweiten JUNIOR-Seite 1986 zur Stelle. Viele von Euch haben uns geschrieben und über ihr Hobby Modelleisenbahn berichtet. Weshalb wir uns auch für diese Doppelseite entschlossen haben, auf der ich Euch heute die Heimanlage von Uwe Berger sowie eine AG im Pionierpalast „Ernst Thälmann" vorstelle. Außerdem berichten diesmal André Weide über ein Spezialistenlager und junge Traditionseisenbahner über eine Reise in unsere Hauptstadt. Gefällt Euch das Signet? Daran werdet Ihr zukünftig Eure JUNIOR-Seite erkennen. Leider können wir Euch nur einige der vielen Ideen und Vorschläge zeigen, die die Redaktion erhielt. Stellvertretend für alle Teilnehmer am Signet-Wettbewerb bedanken wir uns bei Andreas Jacob (b), Berlin, Ralf Brömer (c, e, f), Rudolstadt, Matthias Prochnow (d), Demmin, Holger Köhlert, Magdeburg, Steffen Gottschalk, Querfurt, Thomas Pärschke, Berlin und Rica Schneck, Langhennersdorf. Und für einige Glückspilze verlosen wir demnächst sogar drei Überraschungsbuchpreise. Mehr wird heute aber nicht verraten! Viel Spaß beim Lesen – und vergeßt nicht: Ich warte auf Eure Post.
Machts gut – Euer Willy

b

JUNIOR

d



me
JUNIOREN
AUTOREN

c



e

DIE JUNGE SEITE

f

Gewußt wie …
Wir möchten Euch heute die Heimanlage von Uwe Berger vorstellen. Uwe ist 14 Jahre alt und wohnt in Leipzig. Auf seiner 65 cm × 130 cm großen Anlage in der Nenngröße N hat er eine zweigleisige Hauptbahn und eine ins Mittelgebirge abzweigende Nebenbahn dargestellt. Aber meint Ihr nicht auch, daß Uwe ein wenig zu viel Eisenbahn auf der nicht mal einen Quadratmeter großen Platte unterbringen wollte?
Doch lassen wir unser erfahrenes Beiratsmitglied Günter Barthel zu Wort kommen. Er kennt sich nämlich mit solchen Anlagen aus und kann uns allen einige Tips geben!
„Uwe hätte noch vor Baubeginn seiner Anlage ein wenig gründlicher überlegen sollen, ob denn wirklich so viele Gleisanlagen notwendig sind. Ich kann mir schon denken, daß er vor allem möglichst viele Züge fahren lassen will! Doch ganz so einfach kann man es sich wirklich nicht machen, eine zweigleisige Hauptbahn darzustellen. Da gibt es nämlich 'ne Menge Sicherheitseinrichtungen im Bahnhofsbereich zu beachten.
Ich würde unbedingt die kurz vor dem Tunnel gelegene Weiche und die sehr langen Gleise zum Güterschuppen verändern (Abb. 1). Sowas findet Ihr bei der großen Eisenbahn bestimmt nicht! Ob Uwe weiß, daß die Anbindung einer Nebenbahn an eine zweigleisige Hauptbahn ganz schön kompliziert aussieht? Da sind Einfahrgleise, Schutzweichen, Signale, Übergabegleise, Bahnsteige und anderes mehr notwendig. Und daß das gefahrlose Überschreiten einer zweigleisigen Hauptbahn nicht so einfach darzustellen ist, wißt Ihr sicher! Uwe ist gut beraten, wenn er das Geschehen bei der Deutschen Reichsbahn künftig etwas genauer beobachtet. Er wird dann feststellen, daß hierfür meistens Bahnsteigtunnel oder Bahnsteigbrücken vorhanden sind.
Ein Tip zur Landschaftsgestaltung. Sie ist zwar gut, aber wenn es Uwes Taschengeld erlaubt, kann er vielleicht ein paar Modellbäume und -büsche mehr pflanzen. Dann werden die „Steilrampe" und die Ortschaft ein wenig ansehnlicher (Abb. 2).
Wer es versäumt hat, unseren Beitrag über Modellstraßen im Heft 6/1986 zu lesen, der sollte schnellstens nachschlagen! Da steht viel Wissenswertes drin. Auch, daß die von Uwe verwendeten Pappstreifen mit Pflasterimitation für die Nenngröße H0 gedacht sind. Wenn Ihr Euch Straßenpflaster im Original anschaut, so werdet Ihr sehen, daß die „gepflasterten Bögen" immer quer zur Straßenachse verlaufen; und das ist auch so bei Kopf- und Seitenrampen!
Na, was meint Ihr? Wollt Ihr Eure Heimanlage nicht auch mal von Experten unter die Lupe nehmen lassen? Schreibt uns bitte Eure Meinung dazu unter dem Stichwort „Gewußt wie …"!
Wir wünschen Euch und Uwe Berger noch viel Spaß – bis zur nächsten Junior-Ausgabe!

1



2



Fotos: U. Berger, Leipzig

Inbetriebnahme am 2. Oktober

Bestimmt habt Ihr schon einmal gehört, daß viele Berliner Jungen und Mädchen die zahlreichen Möglichkeiten für eine abwechslungsreiche Freizeitbetätigung im Pionierpalast „Ernst Thälmann" in der Wuhlheide nutzen. Und selbstverständlich fanden dort auch junge Modelleisenbahner eine Arbeitsgemeinschaft. Seit mittlerweile zwei Jahren können 12- bis 16jährige Jungen und Mädchen in der AG „Verkehrsbautechnik" (sie gehört zur Abteilung Technik) mitarbeiten.
Wie mir der Leiter dieser AG, Frank Tinius, erzählte, interessieren sich die jungen Freunde für die vielfältigsten Bauvorhaben auf dem Gebiet des sozialistischen Verkehrswesens. Sie sind recht neugierig, die Hintergründe vieler Baumaßnahmen zu erfahren. Denn das kann ja genau so spannend sein, wie eine originelle Idee bei der Lösung technischer Modellbau-Probleme zu finden!
1984 widmeten sich die jungen Verkehrsbautechniker einem Modell zum Thema „Transportverlagerung Straße – Schiene, Gütertransporte mit der Straßenbahn". Jetzt aber tüfteln sie an einem Funktionsmodell des neuen Fährhafens Mukran. Na, sicher habt auch Ihr schon von diesem gewaltigen Projekt auf der Insel Rügen gehört! Fern ab vom Ostseestrand begeistern sich die AG-Mitglieder nicht nur für diese faszinierende Fährschiffanlage. Hochinteressant, dieses jüngste Beispiel unserer festen Freundschaft zur Sowjetunion – da schwingt auch ein wenig Stolz mit.
Wie Ihr verstehen werdet, läßt sich aber nicht alles an solch einem Modell wirklich exakt vorbildgetreu nachempfinden. Funktionssicherheit geht nun mal vor – und so wurde auf die Darstellung der Breitspurgleise verzichtet. Immerhin würde die Differenz im Modell nur etwa einen Millimeter betragen. Ebenso demonstrieren sie das Prinzip des Umladens von der Breitspur in Regelspurwagen nur am Beispiel einer Umschlaghalle. Die zweietagige Fährbrücke, eine Weltneuheit, ist dafür im Modell exakt nachgestaltet worden.
Doch was wäre wohl ein Fährhafen ohne Fährschiff? Frank Tinius lobt in diesem Zusammenhang die jungen Freunde aus dem Bereich Schiffsmodellbau. Sie nämlich helfen, daß in absehbarer Zeit ein solches Fahrzeug zur Verfügung steht.
Das Fährhafen-Modell ist vorrangig in einer Vitrine zu bestaunen. Es hat deshalb zwei Kehrschleifen erhalten, die durch ein verkürztes, aber funktionsfähiges Modell der Ziegelgraben-Eisenbahnbrücke (s. Abb.) verbunden sind. Nur so ist auch ein ständiger Automatikbetrieb möglich. Na, und Ihr könnt Euch denken, daß die jungen Verkehrsbautechniker im Pionierpalast noch alle Hände voll zu tun haben, um ihr Modell am 2. Oktober 1986 offiziell in Betrieb zu nehmen. Denn an diesem Tag soll ja auch der erste Bauabschnitt des Fährhafens in Mukran fertiggestellt sein.
Später wollen die AG-Mitglieder ihr Modell weiter detaillieren, Signale installieren, eine zweite Automatik einbauen und die Landschaftsgestaltung vollenden. Vielleicht klappt es aber vorher noch mit einer Exkursion in den neuen Fährhafen, denn nur dort kann man sich die kleinen Details abgucken ... Wer hätte nicht einmal Lust zu solch einer Reise?
Was meint Ihr, sollen wir dieses Modell einmal ausführlicher vorstellen?

3

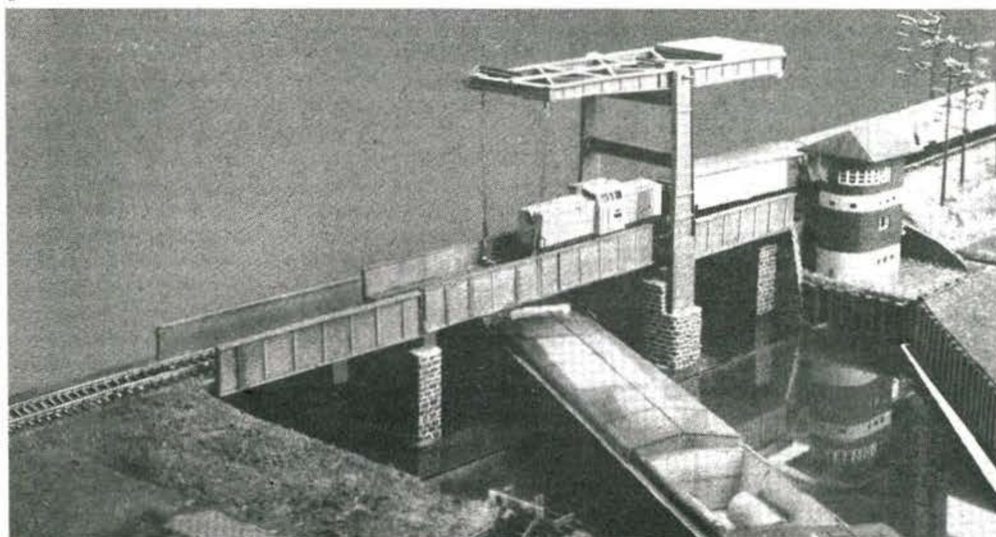


Foto: F. Tinius, Berlin

ACHTUNG
Erfahrungsaustausch im Fahrzeugmodellbau

Die AG Fahrzeugmodellbau im Pionierpalast „Ernst Thälmann" Berlin veranstaltet am 22. und 24. Oktober jeweils von 10 bis 16 Uhr ihren ersten Erfahrungsaustausch. Dazu sind alle Interessenten recht herzlich eingeladen! Und am besten, Ihr bringt Eure selbst gebauten Modelle gleich mit (auch die noch nicht fertigen).
Anmelden könnt Ihr Euch auch bei *F. Tinius, Tel. 6 30 75 33 bzw. im Pionierpalast Raum 112/113.*

Und noch etwas ...

Wer einmal die AG Fahrzeugmodellbau im kommenden Schuljahr besuchen möchte, ist jederzeit willkommen. Die Freunde treffen sich immer montags zwischen 16.00 und 18.30 Uhr im Raum 113.

Bezirks-Spezialistentreffen 1986

Die diesjährige Siegerehrung beim Bezirks-Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" in Merseburg hat vielleicht Nerven gekostet! Mannschaft auf Mannschaft wurden aufgerufen, die Beteiligungsurkunden verteilt, die fünf Ehrenpreise vergeben – nur wir waren nie dabei ... Mein Freund Uwe glühte vor Aufregung wie eine Tomate, und ich rutschte nervös auf meinem Stuhl hin und her. Sollten wir denn für unser AG-Exponat (AG 6/52), einer Dokumentation über die Leipzig-Dresdner Eisenbahn keine Anerkennung bekommen? Endlich! Der Vorsitzende der Kommission für Jugendarbeit zeichnete uns am Ende der Veranstaltung mit einem Diplom aus. Für uns jüngste Teilnehmer – wir sind 12 Jahre alt – werden dieser Tag und die beiden Exkursionen ins Braunkohlenwerk „Geiseltal" und auf der 100jährigen Strecke Merseburg – Mücheln unvergessen bleiben.
André Weide, Schüler, AG 6/52, Leipzig

Zu Gast beim Staatssekretär

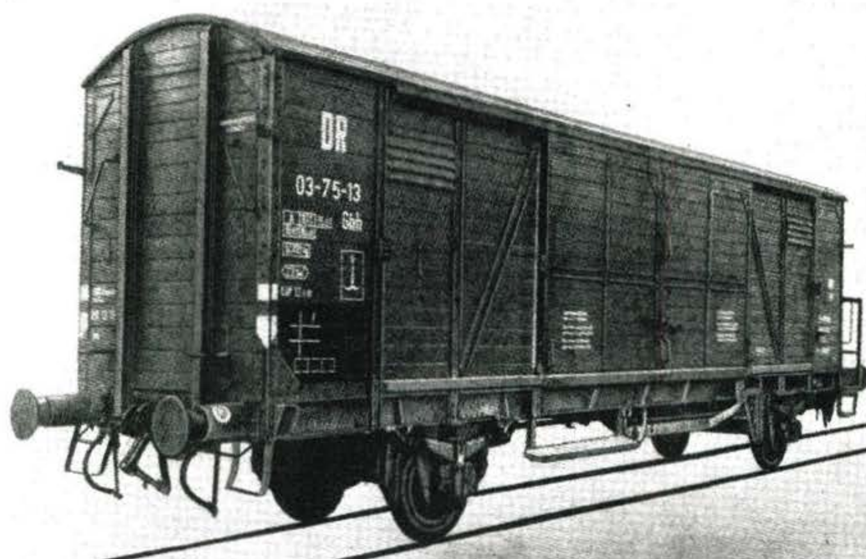
Fünf Mitglieder unserer Jugendgruppe der AG 3/58 „Traditionsbahn Radebeul – Radeburg", Lehrlinge aus dem Bahnbetriebswerk Dresden und Dresdner Pioniereisenbahner hatten am 15. Mai Gelegenheit, sich mit Staatssekretär Genossen Dr. Heinz Schmidt im Ministerium für Verkehrswesen zu unterhalten. Da wir in Vorbereitung auf das 16. Spezialistentreffen Junger Eisenbahner eine ausführliche Dokumentation „Beiträge zur Entwicklung der sozialen Lage der deutschen Eisenbahner in 150 Jahren" erarbeiten, war dieses Gespräch besonders aufschlußreich. Genosse Dr. Heinz Schmidt – ein Eisenbahner mit Leib und Seele – berichtete uns über seine persönliche Entwicklung und seine Erlebnisse in den zurückliegenden 40 Jahren.
Na, und hättet Ihr geahnt, daß er in einer Eisenbahnerfamilie aufwuchs, im Bw Dresden-Friedrichstadt den Beruf eines Lokschlossers erlernte, 1950 Lokführer in der FDJ-Jugendlokbrigade „Max Seydewitz" war, als Arbeiterkind studierte und seit 1980 eine besonders hohe Verantwortung für die Arbeit und weitere Entwicklung des gesamten Verkehrswesens hat?
Jedenfalls beschrieb er uns recht anschaulich, wie schwer es die Eisenbahner nach dem zweiten Weltkrieg hatten, um die Kriegsfolgen zu beseitigen und den Eisenbahnverkehr überhaupt wieder aufzunehmen. Und Ihr könnt Euch sicher denken, daß wir auch viel Neues über die moderne Deutsche Reichsbahn erfuhren. Sei es die Elektrifizierung, wie die Mikroelektronik und andere Rationalisierungsaufgaben angewandt werden – überall bewähren sich vor allem junge Eisenbahner. Darauf können wir doch stolz sein, oder? Abschließend erzählte uns Dr. Heinz Schmidt, wie es zukünftig bei der Eisenbahn, im Städtischen Nahverkehr und anderen Verkehrszweigen weitergehen wird.
Übrigens ist er auch recht gut im Bilde, wie wir als FDJler im DMV unsere Aufgaben bei der Traditionsbahn erfüllen.
Vielleicht habt Ihr sogar einmal die Gelegenheit, unsere Dokumentation zu lesen. Für uns ist dieses Treffen im Ministerium für Verkehrswesen jedenfalls ein unvergeßliches Erlebnis gewesen. *Steffen Pietzsch, Dresden*

Dipl.-Ing. Gerhard Wiedau, Berlin
Dipl.-Ing. Peter Eickel (DMV), Dresden

H0-Modell des Gfh „Trier"

In dieser weiteren Folge unserer Serie H0-Güterwagen im Vorbild und Modell stellen unsere beiden Autoren G. Wiedau das Vorbild und P. Eickel einen aus handelsüblichen Modellen umzubauenden Güterwagen vor, der aufgrund seines veränderten Wagenprofils in keinem Modell-Güterzug fehlen sollte. Das entsprechende Modellfoto finden Sie wieder auf der dritten Umschlagseite.
Redaktion

1



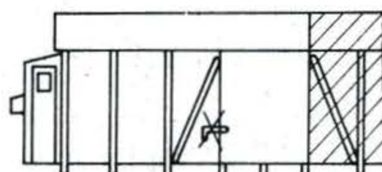
Vorbild

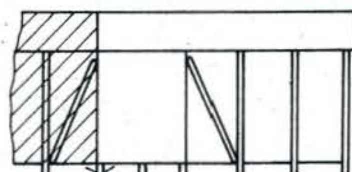
Die gedeckten Güterwagen dieses Gattungsbezirks wurden ab 1927 gebaut. Der zweiachsige Gfh-Wagen hatte ein Untergestell aus Walzprofilen und war genietet. 1100 mm lange elflagige Blatttragfedern – sie hatten einen Blattquerschnitt von 90 mm × 13 mm – dienten zur Abfederung des Wagens. Des weiteren verfügten sie über Gleitlagerradsätze mit einem Achsschenkelmittenabstand von 1956 mm und 1000 mm Laufkreisdurchmesser.

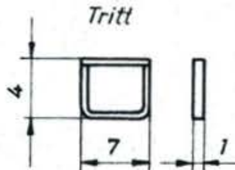
Die Kastengerippe dieser gedeckten Güterwagen wurde ebenfalls in Nietenkonstruktion ausgeführt. An beiden Seiten des Wagenkastens war zum Be- und Entladen je eine zweiteilige 4100 mm breite und 2000 mm hohe Verbundschiebetür angeordnet. Jede Türhälfte ließ sich aus der geschlossenen Stellung nach links bzw. rechts öffnen.

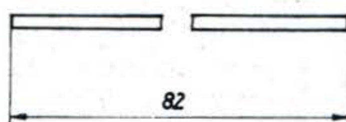
Diese Wagen waren insbesondere für den Güterverkehr mit Großbritannien konstruiert worden und erhielten als sog. Fährbootwagen nicht nur das Nebengattungszeichen „f", sondern als Kennzeichnung das Symbol eines eingerahmten Ankers. Außerdem sind diese Güterwagen sowohl schmaler als auch niedriger gebaut. Denn obwohl die Britischen Eisenbahnen (BR) auf regelspurigem Gleis fahren, haben sie ein geringeres Lichtraumprofil. Und vor allem dem mußten diese Fährbootwagen vom europäischen Kontinent entsprechen! Des weiteren waren sie neben Handbremsen auch mit typischen englischen Handhebel-Rangierbremsen

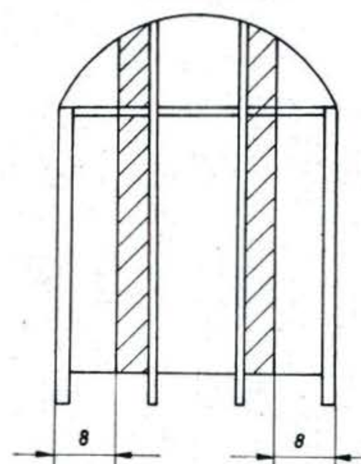
2

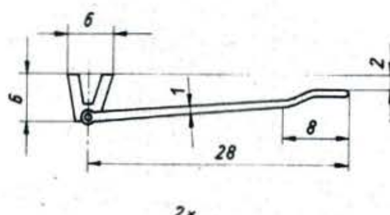


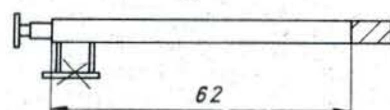


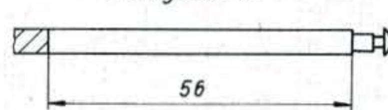


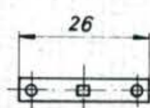












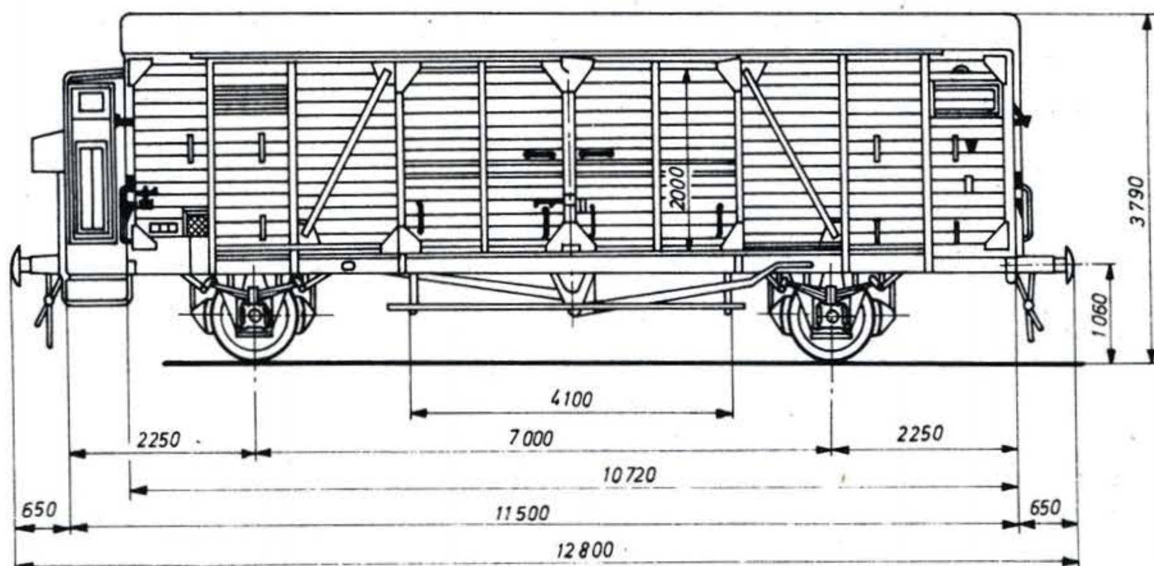
1 Gfh-Wagen des Gattungsbezirks „Trier" („Saarbrücken") mit Anschriften als Gbh-Wagen ab 1954

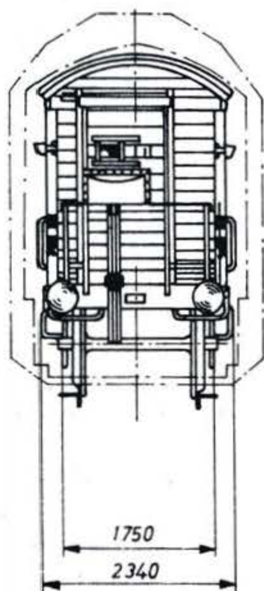
2 Unmaßstäbliche Zeichnungen der zu verändernden Modell-Teile für einen Gfh „Trier"

3 Gedeckter Gbh-Wagen für den Fährbootverkehr; Ausführung mit Handbremse

Foto (Sammlung) u. Zeichnungen: P. Eickel, Dresden

3





ausgestattet und besaßen Dampfheizleitungen (Nebengattungszeichen „h"). Später wurden die Fährbootwagen dem Gattungsbezirk „Saarbrücken" zugeteilt und erhielten das Gattungszeichen „Gbh". In den Jahren 1951 bis 1954 zeichnete man die Wagen erneut um: in die Gattungsnummer „03".

Einige technische Angaben des Vorbildes:

Länge über Puffer	12 800 mm
Achsstand	7 000 mm
Ladelänge	10 720 mm
Ladebreite	2 140 mm
Ladehöhe	
(bis Höhe Seitenwand)	2 112 mm
(bis Höhe Dachscheitel)	2 478 mm
Ladefläche	22,9 m^2
Laderaum	
(bis Höhe Seitenwand)	48,0 m^3
(bis Höhe Dachscheitel)	55,0 m^3
Lademasse	15 000 kg
Tragfähigkeit	17 500 kg
Eigenmasse	14 000 kg

Modellbauvorschlag Gfh „Trier"

Der gedeckte Güterwagen für den Fährverkehr ist als Modell äußerst reizvoll. Im Zugverband fällt seine geringe Breite gegenüber „normalen" Güterwagen auf. Allerdings bedarf es eines größeren Aufwandes, dieses interessante Fahrzeug aus handelsüblichen Modellen nachzubauen. Um es gleich zu sagen: Kompromisse müssen in diesem Fall in Kauf genommen werden. Der Wagen wird etwas zu kurz, da das Basismodell kleinere Türen und Bretterfelder zwischen den Profilen besitzt. Dafür entschädigt aber das Gesamtbild für diese kleine Unkorrektheit.

Für den Bau benötigt man zwei gedeckte Güterwagen G 04 mit Bremserhaus des VEB PIKO (Kat.-Nr. 5/6452/010). Sind beide Modelle in Gehäuse, Fahrgestell, Ballast und Kupplungshalterung zerlegt, beginnen wir mit dem Bau des Gehäuses. Ensprechend der Zeichnung werden die neuen Teile ausgesägt. Alle in der Zeichnung mit „X" gekennzeichneten Gravuren muß man mittels Feile oder Bastelmesser entfernen. Die jeweils linken Ladeluken erhalten eine Jalousie analog der rechten Seite. Danach sägen wir diese Teile gemäß Zeichnung längs durch und bringen die Stirnwände auf das angegebene Maß. Vor diesen Arbeiten ist das Bremserhaus vorsichtig abzutrennen.

Für den folgenden Zusammenbau nehmen wir als Klebe- und Versteifungshilfe schmale Polystyrolstreifen für die Innenseiten des Wagens. Dabei ist der Klebstoff (Plastikfix) äußerst sparsam zu verwenden. Sobald alle Teile für das Gehäuse vereint sind – man achte darauf, daß diese gut ausgehärtet sind –, empfiehlt es sich, das Dach mittels Spachtelmasse (Alkydharz oder Nitro) zu spachteln und nach dem Trocknen zu verschleifen. Das Gehäuse muß dann nur noch komplettiert werden mit: Laufschienen, Türhaken sowie Türpuffern (von den übrigen Gehäuseteilen).

Widmen wir uns danach dem Bau des Fahrgestells. Beide Originalfahrgestelle werden wie angegeben zersägt und geklebt. Das Langträger-U-Profil ist mit einer Schlichtfeile zu glätten und auf ein Breitenmaß von 26 mm zu bearbeiten. Das Gehäuse sollte straff auf dem Fahrgestell sitzen, eventuell sind noch an der Innenseite des Gehäuses kleine Korrekturen mit Schleifpapier auszuführen. Die Achslager, Federn einschließlich Schaken werden ebenfalls entfernt. Wir ersetzen diese Details durch Teile von zweiachsigen Güterwagen des VEB Prefo Dresden. Sind die Trittbretter (jeweils unter der linken Tür), die Handhebelbremse und der neue Tritt für das Bremserhaus befestigt, so ist das Fahrgestell nahezu vollendet. Wir befestigen die Achslagerbrücken mit Schrauben und Muttern M 2 sowie die Kupplungshalter direkt am Wagenboden; den Ballast kleben wir am besten mit Zweikomponentenkleber an.

Schließlich bleibt uns noch das Bremserhaus. Hier ist nur das Geländer entsprechend der Fahrgestellbreite zu kürzen. Kleine farbliche Korrekturen an Lüftungsjalousie, Dach, Handhebelbremse und Tritt beschließen das „Umbauprojekt". Als Fahrzeugmodell aus der DRG-Zeit muß der Wagen völlig neu beschriftet werden. Wählen wir aber die Einsatzzeit bis zur Einführung der Computer-Nummern, so kann man mit etwas Geschick aus der Leitzahl „04" eine „03" bzw. aus dem „Gr" ein „Gbh" malen. Der Anker in der weißen Umrahmung ist natürlich nicht zu vergessen. Aufgrund seiner um fünf Millimeter geringeren Breite wirkt das Modell im Güterzug sofort als Blickfang.

Zwanzig Jahre „technomodell"

Interview mit Gerhard Walter, Inhaber des Betriebes „technomodell"

Vor zwanzig Jahren wurde die uns allen bekannte Firma „technomodell" gegründet. Dem Inhaber dieses Betriebes gratuliert „me" sehr herzlich zu diesem Jubiläum, das gleichzeitig Anlaß gibt für das folgende Interview.

„me": Stimmt es eigentlich, daß Sie Ingenieur für Kraftfahrzeugtechnik sind?

Gerhard Walter: Das ist richtig, obwohl ich gelernter Flugmotorentechniker bin. 1958 legte ich außerdem vor der Handwerkskammer in Dresden meine Prüfung als Modellbaumeister ab.

„me": Was war der Anlaß für Ihre jetzige Tätigkeit als Modellgestalter?

Gehard Walter: Bereits Ende der 40er Jahre, mit Beginn meiner Laufbahn als Modelleisenbahner, galt mein Interesse ausschließlich den sächsischen Schmalspurbahnen.
So begann ich meine erste Entwicklungsarbeit Mitte der 50er Jahre, die der Modellgestaltung dieser Bahnen gewidmet war. Damals noch nebenberuflich, entstanden für die ehemalige Firma HERR die sicherlich noch vielen Modellbahnfreunden bekannten Schmalspurbahnmodelle Lok VI K, Personen- und Gepäckwagen, offene und gedeckte Güterwagen und – als besonders reizvolles Modell – der Rollwagen zum Transport regelspuriger Güterwagen. Leider mußten diese Modelle konstruktiv dem unmaßstäblichen, aber damals nur vorhandenen TT-Gleissystem untergeordnet werden. Die damit erzwungenen Kompromisse, besonders bei der Fahrwerkgestaltung, konnten keinesfalls befriedigen.

„me": Trotzdem ist die spätere Produktionseinstellung von vielen Modelleisenbahnern bedauert worden...

1



Gerhard Walter: Das mag sein, aber schon damals bestand die Absicht, den Schmalspurbahngedanken nicht sterben zu lassen, sondern zu gegebener Zeit mit besseren Voraussetzungen erneut aufzugreifen. Vorerst entstanden jedoch nur einige Straßenfahrzeugmodelle, denn auch die wurden auf den Modellbahnanlagen gebraucht. Für die ehemalige Firma Haufe in Kamenz entstanden die Modelle Ackerschlepper „Famulus" mit einem Vier-Tonnen-Anhänger, Pkw Wartburg 311 und Pkw Trabant 601. Es folgten die TATRA-Zugmaschine und dazugehörig das Modell eines Schwerlastanhängers der Bauart Culemeyer, wie er seinerzeit vom Fahrzeugwerk Gotha hergestellt wurde. Diese Modelle fertigte damals der VEB Spezialprägewerke Annaberg-Buchholz.

„me": Das ist alles sehr interessant und dürfte vielen Besitzern solcher Modelle unbekannt sein. Gab diese umfangreiche Entwicklungsarbeit letztlich den Anstoß, eine eigene Modellbauwerkstatt zu gründen?

Gerhard Walter: In der Tat war das so. Wesentliche Voraussetzung für weitere Aktivitäten auf diesem Gebiet des Modellbaus bestand im Aufbau einer Werkstatt, um selbst Spritzgußwerkzeuge anzufertigen, Modellbauteile herzustellen und Montagen, Lackierungen und Dekorationen auszuführen. So gründete ich schließlich im September 1966 meinen Handwerksbetrieb für Modellbau.

„me": Was wurde anfänglich produziert, und seit wann werden Eisenbahnmodelle hergestellt?

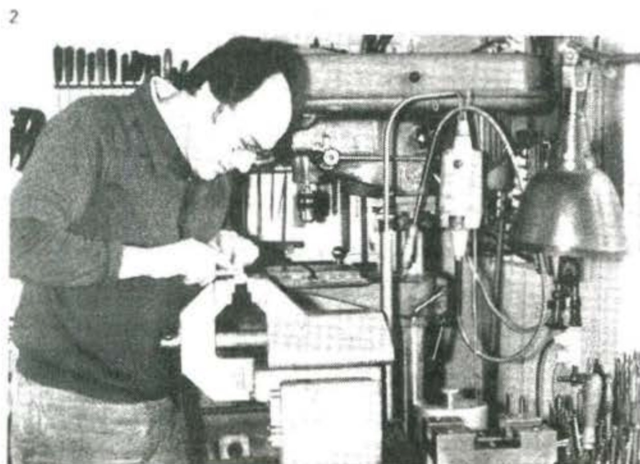
Gerhard Walter: Zunächst entwarf und fertigte ich Demonstrations- und Projektierungsmodelle von Maschinen und Anlagen der Industrie an. So entstanden im Maßstab 1:50 unter anderem Modelle von Schiffsdieselmotoren, Verdichteranlagen, Druckmaschinen sowie Modelle des Zugtraktors ZT 300 und auch einige Agrarflugzeuge. Der MO-

1 Gerhard Walter bei den Entwurfsarbeiten am Reißbrett.

2 Mitarbeiter Peter Stamm beim Bearbeiten eines Spritzgießwerkzeuges im zweckmäßig eingerichteten Werkzeugbaubereich.

3 Vierachsige gedeckte Güterwagen werden montiert. Diese Arbeit wird von der langjährig qualifizierten Mitarbeiterin und Schwester von Gerhard Walter übernommen.

2



3



1



2



3



1 Zugmaschine Famulus und Pferdegespann mit einem 4-t-Wechselzuganhänger

2 Tatra-Zugmaschine mit Schwerlasttransporter (Culemeyer)

3 Modell des Traktors der Bauart „Nordhausen"

4 Personenkraftwagen im Modell: Wartburg 311 und Trabant 601

Fotos: Albrecht, Oschatz

4



modell eisenbahner

poster

„technomodell – PmG" in $H0_e$

Foto: Albrecht, Oschatz



ROP-Kongreß 1971 in Dresden war dann konkreter Anlaß, den Schmalspurgedanken zu verwirklichen. Ursprünglich als Souvenir für die Kongreßteilnehmer und Gäste gedacht, entwickelte ich das H0-Modell eines zweiachsigen sächsischen Schmalspurwagens aus dem Bestand des Verkehrsmuseums Dresden mit Zierkartonage und ein 10 cm langes Gleisstück in 9-mm-Spurweite.
Die Zustimmung in Modelleisenbahner-Kreisen war derart groß, daß dieses Modell dann Grundlage für weitere Entwicklungen auf diesem Gebiet wurde. Gewiß förderte auch der um sich greifende Abbau vieler Schmalspurbahnen das Interesse an derartigen Modellen. Zeitbezogen legte ich jetzt allerdings Wert auf eine bewußte Traditionspflege durch Gestaltung von historischen Fahrzeugen sächsischer Schmalspurbahnen. Ergänzt durch ein umfangreiches eigenes $H0_e$-Gleissystem und mit Abschluß der Entwicklung eines ersten Triebfahrzeuges, nämlich der ehemaligen sächsichen I K, wird – so hoffe ich – in absehbarer Zeit der Traditionsbetrieb auf so mancher $H0_e$-Anlage aufgenommen werden können.
Parallel dazu kann den Gartenbahnfreunden seit 1979 ein ähnliches Sortiment an Modellfahrzeugen in der Nenngröße II_e (siehe „me" 6/86 – die Red.) – hergestellt in Kleinstserie – angeboten werden. Die dafür erforderliche Gießharztechnik konnte bereits ausschließlich in der eigenen Werkstatt realisiert werden.

„me": Nun eine Frage, die unsere Leser besonders interessiert. Wie sieht es mit den derzeitgigen Fertigungsmöglichkeiten aus?

Gerhard Walter: Bedingt durch die Betriebsgröße, kann eine Modellanfertigung nur auf Bestellung erfolgen. Da die Bestellmöglichkeiten für Wagen und Gleismaterial in $H0_e$ den ernsthaft interessierten Modelleisenbahnern bekannt sind bzw. mitgeteilt werden, möchte ich an dieser Stelle nur darauf hinweisen, daß $H0_e$-Triebfahrzeuge und das gesamte II_e-Gartenbahnsortiment nur bei mir direkt bestellt werden können. Für die teilweise recht langen Wartezeiten, bedingt durch unsere Betriebsgröße mit drei Mitarbeitern, bitte ich die Modellbahnfreunde um Verständnis.

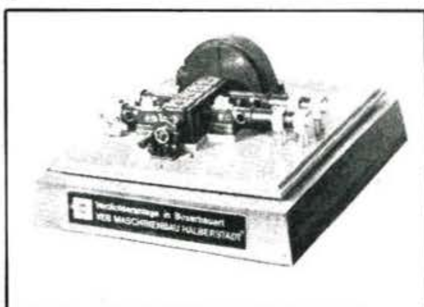
„me": Und welche Vorhaben bestehen für die Zukunft?

Gerhard Walter: Vor allem möchte ich das Kleinseriensortiment vervollkommnen. Die Qualifikation der Mitarbeiter erlaubt künftig eine noch bessere Gestaltung der Modelle. Eine breite Palette soll insbesondere für die Schmalspurbahn-Liebhaber im Angebot sein. Ich denke dabei auch an Bauteile für die Gartenbahn zum Selbstbau, wie beispielsweise an Drehgestelle, Kupplungen und Weichenbausätze. Neben Eisenbahnmodellen werden in meiner Werkstatt auch weiterhin werbewirksame Modellgestaltungen für unsere volkseigene Industrie hergestellt.
An dieser Stelle möchte ich auch die Möglichkeit nutzen, meinen langjährigen Mitarbeitern, den vielen Helfern bei der Lösung spezieller Aufgaben des Modellbaus und nicht zuletzt den Freunden der Schmalspurbahn, die mich alle sehr unterstützt haben, Dank zu sagen. Mögen sie mir auch in Zukunft ihre Mithilfe gewähren. Die 1977 erfolgte Anerkennung als Kunsthandwerker wird mir auch in Zukunft Ansporn für weitere Modellgestaltung sein.

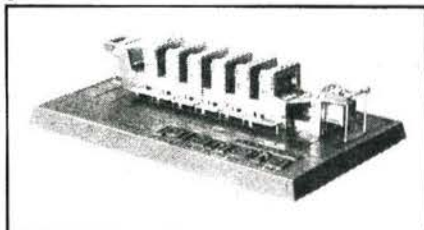
„me": Besten Dank für das Interview. Damit verbunden ist der Wunsch für eine weitere erfolgreiche Tätigkeit, persönliches Wohlergehen und Schaffenskraft für Sie ebenso wie für Ihre Mitarbeiter in einer friedlichen Zukunft und zur Freude der vielen Liebhaber Ihrer so gefragten Modelle.

Das Interview führte im Auftrage der Redaktion Joachim Engler.

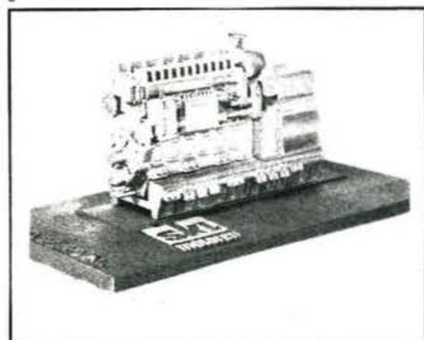
4



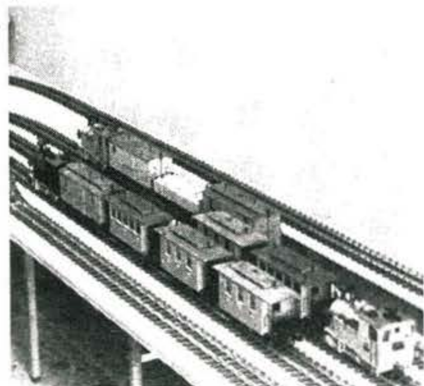
5



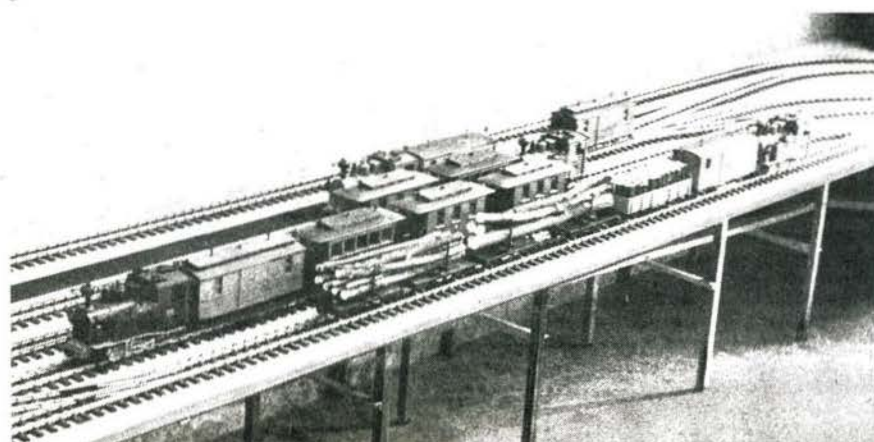
6



7



8



4 Modell einer Verdichteranlage

5 Modell einer Druckmaschine

6 Und hier das Modell eines Schiffsdieselmotors der Bauart SKL

7 und 8 Über die Gartenbahnen berichteten wir bereits im Heft 7/86. Hier nochmals ein Blick auf das Gartenbahnsortiment von „technomodell".

Fotos: Albrecht, Oschatz

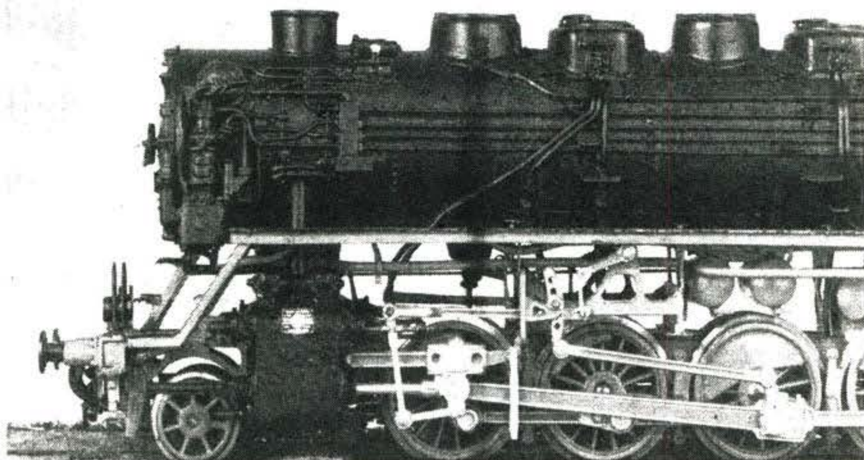
H0-Modell 43 007

Sie war schon auf dem Rücktitel von Heft 4/1986 zu sehen: die 43 007 im Maßstab 1:87! Mit ihr errang der bekannte Dresdner Modellbauer Olaf Herfen beim nationalen Ausscheid 1985 einen ersten Platz und beim XXXII. Internationalen Wettbewerb mit zwei Punkten Differenz zum Sieger einen ausgezeichneten zweiten Platz in der Kategorie A2.
Inzwischen erreichten uns zahlreiche Leserbriefe, in denen wir gebeten wurden, doch etwas ausführlicher über dieses Modell zu berichten. Wir kommen dem Wunsch gern nach. Und da uns die wuchtig wirkende Maschine ebenfalls gefällt, wollen wir einige der sehenswertesten Details im Bild vorstellen. Doch lassen wir die Abbildungen sprechen, sie vermitteln einen Eindruck höchster Perfektion.
Eigentlich ist aber das Besondere an diesem hervorragend detaillierten Modell der Baureihe 43 dessen Entstehungsgeschichte. Insgesamt haben nämlich elf Modellbauer aus dem sächsischen Raum daran mitgewirkt. Modelleisenbahner, die als Könner ihres Faches gelten! Ob es ein Zufall war, daß das Modell einer Maschine aus dem ersten Baulos dieser Baureihe auch nur in einer begrenzten Stückzahl gefertigt wurde? Tatsächlich zeichnet sich aber ein neuer Trend ab. Mehrere Spezialisten unterschiedlichster Gebiete teilen sich die Arbeit. So kommen sie gewissermaßen rascher zum Erfolg und nutzen vor allem neue Technologien wirksamer aus. Bei den heutigen hohen Ansprüchen an vorbildgetreues Aussehen dürfte dieses Beispiel, alle erforderlichen Rohteile in Kollektivarbeit zu fertigen, verallgemeinerungswürdig sein.
Warum aber ausgerechnet die 43 007? Kurz: Es sollte etwas Einmaliges werden; und da die Baureihe 43 zu den Einheitsloks zählt, aber trotzdem von allen anderen abweicht, fiel die Wahl bewußt auf eine Maschine der Nullserie (43 001 bis 43 010). Mit ihren hohen Domen (Umgrenzungsprofil II), den sehr breiten Sandkästen, dem an der Hinterseite der Esse als Tasche gelegenen Auspuff der Riggenbach-Bremse, der abweichenden Dampfentnahme bzw. anders verlaufenden Rohrführungen, dem Steuerungsträger mit offenliegender Schwinge und den offenen Aufstiegen zum Umlauf (keine Rauchkammerschürze) wirkt dieses Modell besonders. Und wie die Abbildungen zeigen, eröffnet sich den Blicken ein geradezu faszinierendes „Innenleben". Mit 730 Millimetern hatte diese Baureihe den größten Zylinderdurchmesser aller DR-Loks aufzuweisen; das brachte wie beim Vorbild auch beim Modell Probleme mit sich, das Umgrenzungsprofil einzuhalten. Außerdem besaßen die Maschinen ein weitaus größeres Führerhaus.
Neue Technologien? Zahlreiche Rohteile wurden geätzt, in Kunstharz- bzw. Weißmetallschleuderguß gefertigt, aus Messing gedreht und auf fotografischem Wege hergestellt. Die nebenstehende Übersicht informiert über die

Tabelle-1 Die einzelnen Rohteile und ihre Technologien

Kessel und Führerhaus	– Abguß mit Kunstharz
Zylinder	– Abguß mit Kunstharz
Luftpumpe, Speisepumpe, Stehkesselrückwand	Weißmetallschleuderguß
Rahmendeckblech, Steuerungsträger, Pendelbleche, Rauchkammerträger, Aufstiegleitern, Vorderrahmen, Handräder	–Messing-Ätz-Teile
Luftbehälter, Entwässerungshähne	– Messing-Drehteile
Tendergehäuse und Bodenplatte	– Abguß mit Kunstharz
Lokschilder, Firmenschilder	– Foto

1



2

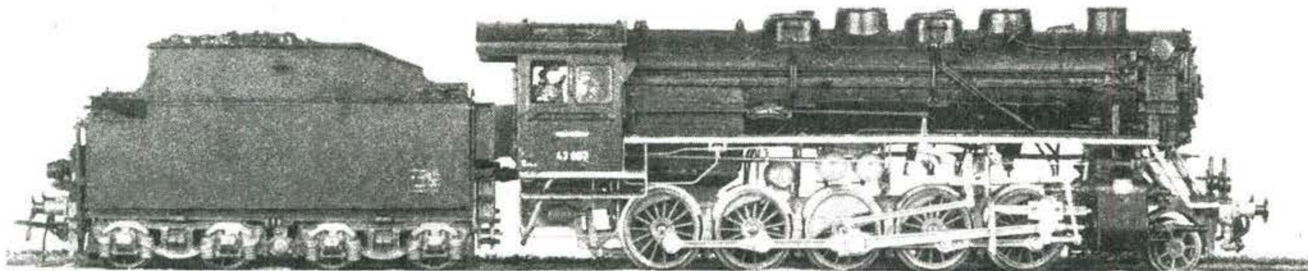


Tabelle 2 Hauptabmessungen (in mm)

	Vorbild	1:87	Modell
Länge ü. Puffer	22 615	260	262
Länge ü. Lok	13 820	159	159
Höhe	4 550	52,3	52,2
Breite ü. Umlauf	3 150	36,2	36,8
Breite ü. Zylinder	3 150	36,2	39

1 und 3 Ein Blick ins „Innenleben", deutlich sind die im Text beschriebenen Bauteile zu erkennen. Interessant auch die Lokführerseite des Führerhauses, das natürlich über eine exakte Inneneinrichtung verfügt.

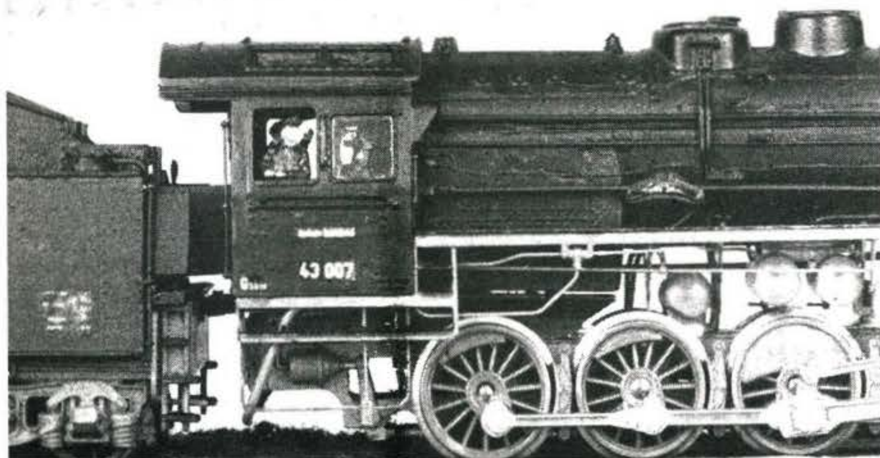
2 und 4 Und das sind die beiden Seitenansichten des sehr gelungenen Modells – siehe auch Rücktitel Heft 4/1986!

Fotos: A. Stirl, Berlin

Vielzahl der notwendigen Teile. Natürlich mußten die jeweiligen Handmuster vorher ebenfalls einzeln geschaffen werden.
Außerdem vereint dieses Modell der 43 007 viele industriell gefertigte Teile wie den Lokrahmen, Radsätze, Kuppelstangen des PIKO-Modells der Baureihe 52, Treibstangen und vollständige Steuerungen der PIKO-Modelle 01^5, 41 und 86; allerdings waren diese Teile entsprechend zu kürzen. Sämtliche Klebestellen der Steuerungsteile mußten deshalb verstiftet werden. Man sollte es wahrscheinlich selbst ausprobieren, um dies richtig bewerten zu können, denn die Stifte haben einen Durchmesser von 0,3 Millimetern! Die Schwingen bestehen aus zwei zusammengeklebten Plasteschwingen.
Außerdem erhielt der Tenderrahmen (PIKO 01^5) Gleitachslager. Entfernt hat man ebenfalls den Luftbehälter. Angetrieben wird der Tender mit einem Motor, den wir von den PIKO-Modellen der BR 106 bzw. 66 her kennen. Er befindet sich einseitig außer Mitte verschoben über dem vorderen Tenderdrehgestell liegend. Von der PIKO-52er stammen ferner die erste Zahnradstufe, Kardan sowie hinteres Tenderdrehgestell (ohne Achsblenden). Da alle vier Antriebsräder über Haftreifen verfügen und der Tender einen respektablen Bleiballast aufweist, hat die 43 007 eine weitaus höhere Zugkraft als die PIKO-41er!
Jeder an diesem Projekt beteiligte Modellbahnfreund kann unter Verwendung der rationeller gefertigten Teile „seine" Maschine zusammenbauen. Schon allein diese Arbeit verlangt viele Erfahrungen und vor allem Geschick. Deshalb wird auch jede Maschine die ganz persönliche Note seines Erbauers haben.
Allerdings war die 43 007 von Olaf Herfen die zugleich erste komplett montierte 43er dieser Kollektivarbeit. Und wie die Details erkennen lassen, so war der Zeitaufwand für die vielen Einzelteile sehr erheblich. Dies mag einer der Gründe dafür sein, daß nur die von den elf Modellbauern benötigten Einzelteile hergestellt werden konnten!
Hätten Sie geglaubt, daß trotzdem 500 bis 600 Arbeitsstunden notwendig waren, bis dieses Modell vollendet werden konnte? Man müßte sozusagen fast zehn Wochen lang ununterbrochen daran arbeiten ... – nur entstand dieses Modell ausschließlich in der Freizeit!
hjw

An dieser Stelle sei dem Vorsitzenden der Technischen Kommission unseres Verbandes, Olaf Herfen, recht herzlich für die zur Verfügung gestellten Informationen gedankt!
Redaktion

3

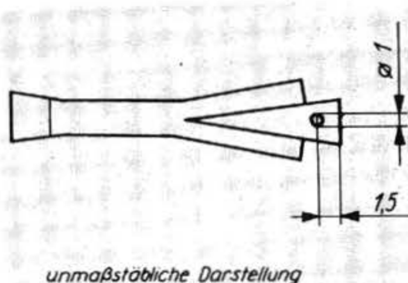


4



Herzstückstromversorgung bei Pilz-Weichen

Seit geraumer Zeit werden die Herzstücke des Pilz-Gleissystems nicht mehr galvanisch oberflächenveredelt. Das hat für den Modelleisenbahner, der seine Weichen mit einer Herzstückschaltung ausrüsten möchte, einen deutlichen Nachteil. Da die Herzstücke aus einer Aluminiumlegierung bestehen, läßt sich kein Draht mehr anlöten.
Im folgenden wird eine Lösung vorgestellt, die eine sichere elektrische Verbindung zum Herzstück ermöglicht.
Das Herzstück erhält laut Zeichnung eine



1-mm-Bohrung. Ein ca. 1,5 mm starkes Stück Kupferdraht wird auf einer Länge von etwa 1 mm so verjüngt, daß es straff in die 1,0-mm-Bohrung paßt.
Das Cu-Drahtstück wird von unten in das Herzstück eingeführt und knapp unter dem Absatz in einen kleinen Schraubstock eingespannt. Mit einem kleinen Durchschlag, der notfalls passend zu schleifen ist, vernietet man den Cu-Draht von oben. Das gestauchte Material ist fest eingepreßt und gewährleistet somit eine gute elektrische Verbindung. Schwellenband und Unterbau müssen dann noch dem Cu-Draht entsprechend durchbohrt werden. An diesem so präparierten Herzstück ragte der Draht aus der Weiche nach unten und kann mit der Zuleitung zum Herzstück verlötet werden. Diese Methode läßt sich auch bei den Schmalspurweichen der Fa. „technomodell", bei denen das gleiche Problem auftritt, anwenden. Ein weiterer Vorteil besteht in der fast völlig unauffälligen Kontaktzufuhr zum Herzstück.
U. Groth und H.-D. Rändler, Dresden

Ausstellung

1950 Neuruppin – AG 1/40
Ab sofort Austellung der Gemeinschaftsanlage AG 1/40, Berlin, anläßlich des 90jährigen Jubiläums der Strecke Löwenberg – Lindow im Kreisheimatmuseum Neuruppin, August-Bebel-Straße 14/15, bis einschl. 14. September 1986. Öffnungszeiten: Dienstag bis Freitag 8.00–12.00 und 13.00–17.00, Samstag 8.30–12.00, Sonntag 10.00–12.00 und 14.00–16.00 Uhr.

Tauschmarkt

AG 1/41, AG 1/47 Berlin
Im Auftrag des Bezirksvorstandes Berlin veranstalten die AG 1/41 und 1/47 gemeinsam am 19. Oktober 1986 von 9.00–13.00 Uhr einen Tauschmarkt in der 11. Oberschule „Marschall J. Konew“, 1199 Berlin, Peter-Kast-Straße 43. Der Weg vom S-Bahnhof Adlershof wird ausgeschildert. Interessenten an einer Tischbestellung richten einen frankierten Rückumschlag an folgende Anschrift: Frank Tinius, Modersohnstr. 65, Berlin, 1017. Preis pro Tisch: 5,– M. Sammelbestellungen werden nicht bearbeitet.

Sonderfahrten

Bezirksvorstand Halle/AG 6/38
Fahrt mit historischen Straßenbahnwagen am 11. Oktober 1986 von Halle (S.) – Adolfstraße – nach Merseburg Süd und zurück; dabei Wanderung auf stillgelegten Streckenabschnitten im Raum Frankleben. Abfahrt: 9.30 Uhr, Ankunft: 18.00 Uhr. Teilnehmerpreis: Erwachsene 15,– M; Kinder bis 10 Jahre (nur in Begleitung Erwachsener) 10,– M. Vorzugspreis für DMV-Mitglieder 12,– M. Anmeldungen nur per Postanweisung bis 20. September 1986 an: Egbert Kluge, Alter Markt 4, Halle (S.), 4020. Sammelbestellungen von Arbeitsgemeinschaften werden bevorzugt.

Bezirksvorstand Cottbus
Sonderzugfahrt am 4. Oktober 1986 von Lübbenau nach Uckro und zurück mit BR 74 1230 und Traditionszug Velten. Lübbenau ab/an ca. 9.00/15.00 Uhr. Teilnehmerpreis: Erwachsene 19,50 M; DMV-Mitglieder 16.00 M; Kinder (6–10 J.) 9,75 M. Teilnahme von Kindern nur in Begleitung der Eltern möglich. Freifahrten haben keine Gültigkeit. Im Teilnehmerpreis enthalten sind Programmheft und Fotogenehmigung. Getränke- und Souvenirverkauf im Zug. Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung bis 12. September 1986 an: Siegfried Neumann, 8800 Zittau, Heinrich-Heine-Plaltz 3. Anmeldung von DMV-Mitgliedern über AG als Sammelbestellung. Für ausländische Interessenten bietet das Reisebüro der DDR, Generaldirektion Berlin, Teilnehmerkarten an.

Generalsekretariat

Bezirksvorstand Magdeburg
1. Im Juli 1986 erfolgte der Umzug unserer Geschäftsstelle von der Karl-Marx-Straße 253 zur Karl-Marx-Straße 250 (Seitenhaus rechts, 3 Treppen). Das neue Objekt ist über den Durchgang neben der ehemaligen HO-Gaststätte „Goldbroiler“ und den angrenzenden Innenhof zu erreichen. **Ab sofort lautet unsere Postanschrift wie folgt:** Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Magdeburg, Karl-Marx-Straße 250, Magdeburg, 3010.

2. Am 20. September 1986 von 10–14 Uhr Modellbahn-Tauschmarkt im Karl-Marx-Saal des Magdeburger Hauptbahnhofs. Eintrittspreise: Erwachsene 1,– M, Kinder 0,50 M. Tischgebühr 2,– M. Tischbestellungen sind unter Angabe der AG- und Mitgliedsbuchnummer bis zum 5. September 1986 an den BV Magdeburg, Karl-Marx-Straße 250, Magdeburg, 3010, zu richten. Bei AG-Sammelbestellungen sind alle Teilnehmer namentlich aufzuführen.

3. Am 21. September 1986
Solidaritätssonderfahrt von Magdeburg nach Salzwedel und zurück gemeinsam mit dem Journalistenverband der DDR. Bespannung: 2 Dampfloks BR 41. Magdeburg ab/an: ca. 9.30/19.10 Uhr Fotohalte, Souvenirverkauf, kulturelle Umrahmung. Fahrpreis: Erwachsene 25,– M, Kinder 15,– M. Bestellungen sind ab 1. August 1986 zu richten an: Magdeburg-Information, Alter Markt 9, Magdeburg, 3040.

Am 18. Juli 1986 verstarb im Alter von 82 Jahren das Ehrenmitglied unseres Verbandes

Fritz Pilz

Mit Fritz Pilz verlieren wir einen engagierten Modelleisenbahner, der durch die Entwicklung und Fertigung des sogenannten „Pilz-Gleises“ über die Grenzen unseres Landes hinaus bekannt wurde.
Wir werden diesem Pionier des Modelleisenbahnwesens ein ehrendes Andenken bewahren.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat – wer braucht?“ Hinweise im Heft 6/1984 beachten.

8/1 Biete: „Modellbahn-Elektronik“ (1983 und 1980); „Bauten auf Modellbahnanlagen“ (Fromm 1962), „Strecken-Diesellokomotiven“ (2. Auflage 1975); „Eisenbahn-Jahrbuch“ 1973, 1977, 1980, 1981; „Moderne Schienenfahrzeuge“ (Herausg.: Vereinigt. Schienenfahrzeugbau 1965); Eisenbahn-Kalender 1982–1986; „modelleisenbahner“ 10/1979, 12/1983; BR 23 in TT (rep. bed.). Suche: „Die Baureihe 01“; „Die Baureihe 44“; „Die Rübelandbahn“; „Die Harzquer- u. Brockenbahn“; „Die Rügenschen Kleinbahnen“; „Pionier- und Ausstellungsbahnen“; weitere Eisenbahnliteratur.

8/2 Biete: „Oldtimer auf Schienen“; „Eisenbahn-Jahrbuch 1981“; „Greifswalder Kleinbahn“; „Die Harzquer- und Brockenbahn“; „Modellbahn-Bauten“; „Die Modelleisenbahn Bd. 2“; „Modellbahn-Elektronik“, „Modellbahn-Elektrotechnik“; in H0: BR 01^5; 41; 23; 89 ex. sä. VT; Eigenbauten BR 01 Altbau; BR 44 Öl; Gehäuse BR 81; Tendergeh. 2'2'T 34 Öl, Kohle; SKL; 0-Wagen; Diesel, Tender 2'2'T 26; E 69; in H0: 65. Suche: Tender pr. 2'2' T 21,5 od. 31,5; Schnellzugwg. C4 pr. 13 Oberlicht; Packwg. pw 4üpr 16, auch def. od. Einzelteile; Lokschrott u. Einzelteile; Dampflokfotos aller BR u. Zeiten (WPK); Lok-Dias.

8/3 Suche alles üb. eingestellte sächs. Schmalspurbahnen (Fotos, Negative, Zeichnungen, Maßskizzen, Fahrkarten, Fahrpläne vor 1960; auch leihweise). Biete Dia-Serien von sächs. Schmalspurbahnen.

8/4 Biete: Lokschilder BR 58, 94. Suche: „Dampflok-Archiv 2“; „modelleisenbahner“ 1–3, 7/1979; „Triebwagen-Archiv“; in H0: BR 91; Fahrgest. BR 52; BR 89 Gehäuse DR.

8/5 Biete: „Dampflok-Archiv“ 1,3; „Ellok-Archiv“; „Die BR 44“; „Lexikon Modelleisenbahn“; in H0: BR 84; 91; ETA dreiteil.; SKL; „Vindobona“ dreiteil.; Kö (E); versch. Pferdegespanne; Bahnsteigwg. u. -Karren. Suche: „Diesellok-Archiv“; „Reisezugwagen-Archiv“; „BR 01“; in H0: BR 42; BR 17 (E); BR 39 (E); BR 57 (E); BR 94 (E); BR 98^7 (E); ETA preuß.; Spezialgüterwg; 4-achs. geschl. Güterwagen.

8/6 Biete: MÄRKLIN-Geschenkpackung, Nenngr. 0, ca. 1930; 1 Packwg. 4achs.; 1 Mitropa-Wg. 4achs.; 1 D-Zug-Wagen 4achs.; 1 Gleisoval 3-Leiter Zinkdruckgußschienen. Suche: H0, BR 54^{15-17}; 75 ELNA; 89 T3; 91 ELNA; 57^{10-35}.

8/7 Biete: „Die Windbergbahn“; „MS Spree Fahrgastschiff zwischen Elbe und Oder“; „Links und Rechts der kleinen Bahnen“ und „100 Jahre Schmalspurbahn Freital-Hainsberg – Kipsdorf“ im Tausch gegen „Schmalspur zwischen Ostsee und Erzgebirge“; „Rügensche Kleinbahnen“; „Schmalspurbahn Mosel – Ortmannsdorf“; „Steilrampen über den Thüringer Wald“; „Über den Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella“; „Die Muldenthalbahn“; „Thüringer Waldbahn“; „Bäderbahn Putbus Göhren“; „Auf der Schiene von Dessau nach Wörlitz“; „Chronik der Schmalspurbahn Hohnstein – Kohlmühle“; „Prignitzer Schmalspurbahn“; „Flöhatalbahn“; Suche außerdem: Kursbuch der DR 1948–1960 sowie „modelleisenbahner“ 1,2,3,5,7,9,11/1954; 1,2/1955; 10,11/1974.

8/8 Biete: H0, 4 Stck preuß. 3achs. Oberlichtabteilwagen (HERR); TT, E 70; BR 03; N, BR 55 (leicht defekt). Suche H0-Modellautos (ESPEWE); $H0_m$-Schmalspurfahrzeuge u. Rollwagen. Nur Tausch!

8/9 Biete: „Kleine Eisenbahn – ganz raffiniert“; „Kleine Eisenbahn – ganz groß“; „Kleine Eisenbahn – TT“; „Lexikon Modelleisenbahn“; in TT: BR 211, 107; Schnellzugwagen alt; Personenwagen Bi 30. Suche: TT, BR 01, 03, 38, 118; Reko-Reisezugwagen; Doppelstockeinheiten DR; Schwerlastwagen.

8/10 Biete: „Geschichte und Geographie d. deutschen Eisenbahnen“; Modellbahnbücherei Bd. 8; „Die Modelleisenbahn Bd. 2,3“; „Dampflok-Archiv Bd. 4“ (1. Aufl.); „Die Rübelandbahn“; „Die Windbergbahn“; „Schmalspurbahn-Archiv“; „Bahnland DDR“; „Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1900–1910“; „Baureihe 01“; Sonderfahrt-Wimpel; in H0: BR 50. Suche: „Steilrampen über den Thüringer Wald“; „Von Probstzella nach Sonneberg“; „Die MPSB“; „Die Dampflokomotive“; „Baureihe 44“; in H0: BR 78, 84, 91.

8/11 Biete: Dias von Schmalspurbahnen (z. B. Wilsdruff). Suche: Bock- oder Portalkran älterer Bauart für H0-Anlage.

8/12 Biete: „Eisenbahn-Jahrbuch 1984“; Modellbahnkalender 1981, 1985, 1986; in H0: BR 86, 110, preuß. $G8^1$; versch. Ersatzteile. Suche: „Die Baureihe 01“; „Die Baureihe 44“; „Dampflok-Archiv 2“; (letzte Ausgabe); in H0: Bausatz EK 4; BR 24 (Gehäuse); BR 58. Vorrangig Tausch.

8/13 Biete: „Reisen mit der Dampfbahn“; „Die Dampflokomotive“. Suche: „Lokomotiv-Archiv Sachsen 1 und 2“; „Dampflokomotiven in Glasers Annalen“; „Die Spreewaldbahn“; „Die Rügenschen Kleinbahnen“; „Probstzella – Sonneberg und die BR 95“.

8/14 Biete: H0, BR 01; 03; 41, alle mit Altbaukessel, BR 24; 38; 64; 80 (Modelle Eigenbau od. Frisuren) 89^2; 91; V 200 DB; „Dampflok-Archiv 4“ (1978); „Eisenbahn-Jahrbuch 1984“; „Die Windbergbahn“; „Die Selketalbahn“. Suche: BR 74; 78; 84; 92; 93; 94; 95; 98^0; 99 $H0_e$; sächs. IVK, VIK; E 04; 17; 52; 71; 75; 77; 94 auch Eigenbau; V 180 mit 2 Zierstreifen; ält. Automodelle; Culemeyer-Anhänger; „Die Rügenschen Kleinbahnen“; „Die Muldenthal-Eisenbahn“.

8/15 Biete: Nenngröße S: 2 Lokomotiven, 11 Wagen (darunter 1 BR 05 u. 3 vierachs. Schürzenwagen), 1 Blechbahnhof, 3 Handweichen, 3 elektr. Weichen; div. Gleismaterial und 2 Fahrgeräte. Suche: $H0_m$-Fahrzeuge von ZEUKE/HERR; BR 84, H0.

8/16 Suche: „Dampflokomotiven in Glasers Annalen“ 1900–1910, 1911–1918, 1947–1967; „Dampflokomotiven“ BR 01-96“ sowie div. Eisenbahnliteratur. Biete: „Dampflok-Archiv 1–4“; „Ellok-Archiv“; „BR 44“; „Reisen mit der Dampfbahn“; „Maschinenfabrik Esslingen“ sowie Bücher der Reihe Verkehrsgeschichte.

8/17 Biete: Broschüren „Thumer Schmalspurnetz“ und „Sächs. IIK/IIIK/VK“. Suche: „modelleisenbahner“ 1–11/1957; 2,8,9/1958; 2,4/1959; 1,2,10/1960; 12/1961; 9,11/1962; 10,12/1963; 5,8/1964; 3/1965; 2,4,6,11,12/1966; 1,2,4,8,12/1967; 2,4,10/1968; 2,3/1969; 3,4,8,9/1979. Nur Tausch!

8/18 Biete: „Dampflok-Archiv 4“ (1. Auflage); Eisenbahnkalender 1985; Bilder von der Eisenbahn 1984 u. 1985; „Greifswalder Kleinbahnen“; Bildmappe „Sm Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf“; „Baureihe 65“; Lehmannbauteile; Fahrwerk 50, 110 (beides H0); Bauernwagen; Zurüstsatz Umlaufschürze 01^5; Schmalspur-Wasser-Kran; Läutewerk; Draisine; Werkzeugkiste; Laas; Drehgestell 425 (alles Kleinserien); Wasserpumpe mit Zubehör; Ersatzteillisten EBM Zwickau; Weimar-Lader; 2achs. sächs. Abteilwagen o. Bremserhaus. Suche: Straßenfahrzeugmodelle aller Art; BR 42, 84, 91 in H0; Bücher aus der Reihe Verkehrsgeschichte; „Baureihe 44“; „Reisen mit der Dampfbahn“; „Der Modelleisenbahner“

modell eisenbahner anzeigen

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2.

Suche „Glasers Annalen" Bd. 1930–43, Eisenb.-Jahrb. 1966, 68, 70 u. 84. Biete „Glasers Annalen 1900–1910", Preuß „Schmalspurb. Sachs.", Eisenb.-Jahrb. 1976, 77, 78, 83, J. Alexander „Die Lok" 7. Aufl. 1922 (Einband beschäd.). D. Hommel, Am Wiesengrund 5, PSF 62/167, Erfurt, 5062

Suche „150 Jahre dt. Eisenbahnen", „Die Franzburger Kreisb." u. a. B. Bode, Bergstr. 13, Neuwerk (Harz), 3721

Suche H0 BR 89, ETA, SKL, Kranwg., Post 4, Oberl.-BPWg., Pferdefuhrw. H0m BR 99, Wg., Drehgest. (HERR), Trichterkuppl., TT-Städteexpr.-Speisewg., Lit. MBB 3, 4. Biete H0 BR 185 f. 86,– M, E 69 f. 23,– M, V 100 f. 38,– M, Wagen f. 4,65 b. 8,75 M, Pilz-NS u. v. a. m., TT-Y-Wg. DR, MÁV, MITR., 8,20 M, Pers.-Wg., 5,50 bis 9,10 M, Lit. „Lex. Mod.-EB", „MB-Elektrik", „MB-Elektromech.", „Müglitztalbahn", „Bayer. Bf.", „Dampflokom.", „EB-Jahrb. 85", „Bilder v. d. EB 85" (alles neuw., nur Tausch, Liste). A. Nicklas, Ulmenweg 12, Magdeburg, 3090

Suche in H0 BR 91, EK 4, Straßenfahrzeuge. Peter Müller, Bahnhofstr. 9, Schwanheide, 2831

Suche H0e-Material. Klopfer, Wasserturmstr. 8, Markkleeberg, 7113

Biete „Lokarchiv Sachsen", „Lok u. Tender d. Bad. Staatsb.", „Reisen m. d. Schmalspurb.", „Dampflokonderbauarten", „Die Dampflokomotive". Suche im Tausch „Reisen mit d. Dampfb.", „BR 01", „BR 44", „Lok. d. alten Deutschen Staats- u. Privatb." u. evtl. „Glasers Annalen 1920–1967". Ch. Zumpe, Leninstr. 37, Prenzlau, 2130

Biete H0 BR 15 f. 89,– M, BR 106 f. 67,– M, „Eisenbahn-Jahrb. 69". Suche BR 50, 23, 24, 42, 64, 75, 55, 84, 81, 80, 89, 91 u. Dampflok-Archiv Band 1–4 (auch Verk. mögl.). Bierig, Lange Str. 140, Eickendorf, 3301

Biete „Bayer, Bf. in Lpz.", „Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße" u. a. Suche „Schmalsp. d. Oberlausitz", „Steilrampen ü. d. Thür. Wald", H0 BR 24. Grosche, Str. d. Jungen Pioniere 46, Wilthen, 8609

Biete im Tausch E 44, alt, PIKO, 50,– M, E 46, alt, PIKO, 50,– M, Gehäuse E 46, 10,– M, E 4992 ČSD, 45,– M, VT 33, m. Bwg., 50,– M, VT 185, 89,– M u. 129,– M, BR 110, 45,– M, VT 118, 45,– M, VT in DB, 129,– M, V 200 DB, 50,– M, VT Bwg. ČSD, 9,– M, BR 1[5] Öl/Kohle, je 89,– M, BR 03 Reko, 116,– M, BR 41 Reko, 116,– M, BR 86, 45,– M, Tender BR 23, 10,– M, 3 Langenschwalbacher, je 10,– M, 2 Eisenbahnkal. 85, je 3,– M, Eisenbahnkranw., 15,– M, Bi 33 MÁV, je 6,– M, DR-DB, Autos in 1:87, S 4000. Suche BR 38, 44, 52, 65 (Eigenb.), alte D-Zugw. in preuß. Ausführung, „Dampflok-Archiv 2" u. a. Literat., Ringlokschuppen 6ständig, Besandungs- u. Bekohleanlage. Gnettner, W.-Kuhr-Str. 32a, Burg, 3270

Biete TT M 61, 35,– M, T 334, 20,– M, 2 zweiteilige Doppelstockwagen, 35,– M. Suche TT BR 56, BT 211, BR 242 und 2 dreiachsige Rekowagen. Tino Griesch, Bodenbacher Str. 50, Dresden, 8021

Verkaufe „me" Jahrg. 1952 bis 1970. A. Schneider, Marschnerstr. 19, Leipzig, 7010

Biete „Reisen m. d. Schmalspurb., „Schmalspurb. in Sachs.", „Bayr. Bahnh. in Lpz.", „Schmalspurb. zw. Spree und Neiße", „Strab. in K.-M.-St.", Strab.-Archiv 4, 6, „me" 4, 5/78, 7/78–8/79, 10–12/79, 2, 4, 5/82, Tafapla Dre./Cottb. 53, 61, 65/66, Kursb. DR 59/60, 67/68 u. ab 76, Strab.-Fahrsch. DDR 50er J., Fotos v. Dampfl. u. Strab. K.-M.-St. (lt. Liste), orig. Zielschilder stillgel. K.-M.-St. Strab.-Strecken. Suche „BR 44", „150 J. dt. Eisenb.", „Schiene, Dampf u. Kamera", „Rügensche Kleinb.", „v. Probstz. n. Sonneb.", „Steilr. ü. d. Thür. Wald", „Lok-Archiv Sachs. 1/2", Fahrpl. DR/DRG vor 1952, Dampflokschilder. W. Schneider, Limbacher Str. 191, Karl-Marx-Stadt, 9090

Biete Loks H0 BR 01, 03, 23, 24, 41, 42, 50, 52, 55, 64, 75, 80, 86, VT 33, V 118, TT BR 35, 56, 81, 92, 103, 107, 110, 130, 180, 200, MG1, T 334, E11, E70, LT, VT N BR 55, 65, 204, MY, M61, T 449. Suche Dampfloks N und H0. Jettke, Chr.-Probst-Straße 30, Leipzig, 7022

Biete BR 99 HERR. Suche E 70 TT. Steffen Otto, Dudweiler Straße 24, Leipzig, 7027

Biete H0 G 8 Länderbahnzug, 100,– M; D-Zugwagen: 3 × TEE, 10,– M; Oberlichtwagen, 10,– M; Reko-Speisewagen, 17,– M; „Verzeichnis der Lokomotiven und Tender der Badischen Eisenbahn", 105,– M; Eisenbahn-Jahrbuch 83, 10,– M. Suche H0 BR 23, 42, 84, 91, 22 T 34 – Triebtender, Tendergehäuse für 22 T 26 u. Inox-Stahlwagen. F. Rusin, Nebelschützer Str. 17, PF 03-091, Kamenz, 8290

Verkaufe stabile TT-Anlage, autom., 8-Zugbetr., wandklappbar, 1,0 m × 2,5 m, funktionssicher, 500,– M (Teilzahlg.), rollend. Material, zus. 400,– M. P. Schwarze, Mühlteich 6, Freiberg 9200

Verkaufe „me", 13 Einzelhefte u. Jahrg. 1974–83, komplett 120,– M. Nur Zuschr. an: Dirlewanger, Scheffelstr. 57, Leipzig, 7030

Biete BR 52 und 110 in H0. Suche für N Dampfloks, außer BR 65, zu kaufen. M. Körner, K.-Liebknecht-Str. 95, Coswig, 8270

Tausche TT-Wagen, St. 8,– M; Matchbox-aut., St. 25,– M; Modell- u. Eisenbahnliteratur gegen Loks u. Wagen in TT. Liste gegen Freiumschlag. H. Müller, Burkersdorfer Weg 21, Dresden, 8027

Biete BR 95, 265,– M. Suche BR 84, 94 oder HERR-Schmalspurmaterial Lok, Wagen, Rollwagen. Volker Schröder, Parkstraße 1, Welzow, 7533

Verkaufe H0-Dampflok BR 01, 89,– M, BR 01, 89,– M, mit Boxpokrads; BR 03, 116,– M, BR 41, 116,– M; BR 95, 245,– M. Konczak, Thimmendorf; 6851, Nr. 39

Biete H0 BR 80 (Heus.-St.), 80,– M, BR 64, 40,– M. Suche HO kompl. Fahrwerk für BR 01.5 u. Gehäuse 2,2 T 34 u. BR 86 od. BR 55 DR. F. Bialetzky, Siebenhausener Str. 8, Bobbau, 4401

Biete Einzelhefte „me" 11, 12/64, 9/65, 1, 2, 7/66, 2, 8, 11/67, 10/79, 5/80, 1, 4, 9, 11/81, 1, 2, 5, 12/82, 6, 8/83, 10/84, „Modellbahnpraxis" 3, 6, „Die MPSB", „Schmalspurbahnen zw. Spree und Neiße", „Modellbahnelektrik". Suche „me" 1/64, 11/70, 7/73, 1, 3/77, „Modellbahnpraxis" 5, „Baureihe 01", „Rügensche Kleinb."; Rungenwagen (ehem. Ehlcke-Produktion) und Tonnendachwagen DR (alte Ausführung), Om-Wagen mit Brsh., BR 23 und BR 42 (alles H0). Schwarzenau, K.-Liebknecht-Str. 29b, Nordhausen, 5500

Biete H0-Loks, 20,– bis 50,– M, P.-/G.-Wg., 3,50 bis 7,50 M, Lit. Suche H0 Bghme, B4g, A4ge, Mk4, AB4ge, Flach/Kesselwg. (4achs), 00 v. 47, BR 50, 52, 41, 44 (Kohle), 110, 120, 130/2 (Tausch bev.). Schellhase, F.-Perlitz-Str. 18, Potsdam, 1500

Kaufe Modellautos H0 sowie Figuren H0. Wolfgang Laukner, August-Bebel-Straße 4, Wolkenstein, 9372

Biete Zeuke Spur 0; Lok FD 50, 200,– M. Rabe, Trelleborger Str. 11, Berlin, 1100

H0-Lok E 18, 250,– M. Tel.: Berlin 6 35 30 10

1952–1978 und 7,8/1982; Modellbahnbücherei 1–10; Bilder von der Eisenbahn (1981); „Ellok-Archiv"; „Triebwagen-Archiv"; „Diesellok-Archiv"; „Reisezugwagen-Archiv"; „Lok-Archiv Sachsen 1,2"; Tausche: Dampf-, Diesel- und Ellok-Fotos sowie Dias.

8/19 Biete: „Eisenbahn-Jahrbuch 1982, 1984"; „Dampflok-Archiv 1" (2. Aufl.); „Dampflok-Archiv 4" (1. Aufl.); „Das Müglitzer Schmalspurnetz"; „Die Bahnen von Zwickau und Herlasgrün nach Falkenstein". Suche: „Die Baureihe 44"; „Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen"; „Lokomotiven der alten deutschen Staats- und Privatbahnen"; „Lok-Archiv Sachsen". Nur Tausch!

8/20 Biete: Fahrzeuge und Zubehör in Nenngr. 0, ZEUKE und STADTILM; H0; H0m; H0e; N; Literatur; Buchfahrpläne. Suche: Fahrzeuge und Zubehör in Nenngr. 0 und 00.

8/21 Biete: H0, BR 64; 66 (DB); 89 (DR); „Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen"; „Bahnlinien von Herlasgrün und Zwickau nach Falkenstein". Suche: BR 38[10-40] (auch Bausatz); 58[10-21]; Radsätze BR 05, alles H0. „Baureihe 01"; „Glasers Annalen 1920–1930, 1931–1943"; „Die Muldenthalbahn"; „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985".

8/22 Biete: TT, BR 56; „Dampflok-Archiv 1"; „Eisenbahn-Jahrbuch 1984"; „Bahnlinien von Herlasgrün und Zwickau nach Falkenstein"; Bilder BR 50.35 im sächs. Raum. Suche: TT, BR 23.10; „Dampflok-Archiv 2,3"; „Schmalspurbahnen in Sachsen"; „BR 01"; „BR 44"; „Die Muldenthalbahn"; „Schiene, Dampf und Kamera"; Bilder ehem. sächs. Lokomotiven; Dias von Dampfloks.

8/23 Biete zum Tausch: H0, BR 89; 64; 75; 55; 86; 66; 52; 01; 41; 110; 118; 120; 130; 106; 211; 244; E 69; V 100; VT 135; BN 150; ES 499; M 140; VT 70 971; H0-Wagen; H0e-Schmalspurmaterial (DDR); TT, BR 92; N, BR 65; 173. Suche: H0, BR 84, 91, 42.

8/24 Biete: transpress-Literatur zur Verkehrsgeschichte; Fahrzeuge Nenngr. I und TT; antiquar. Eisenbahnliteratur; Reiseführer; Atlanten; Fahrpläne, usw. Suche: Literatur zur Verkehrsgeschichte Berlin; AK; Bildbände; Reiseführer u. sonst. dokumentar. Material zum Thema Eisenbahn u. Berlin; Kursbücher DR bis 1960; „modelleisenbahner" 1952–1960.

8/25 Biete: BR 03 (SCHICHT); ETA 178 DB m. Antrieb; VT 170 DB; Hydronalium; SKL; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Die Selketalbahn"; „Eisenbahn-Jahrbuch 1981, 1982", „Modellbahnelektronik". Suche in H0: E 94; E 18; E 04; 98[0]; 18[0]; 19[0]; pr. T3 (Eigenbau); Lokgehäuse BR 44; „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985"; Broschüren über Schmalspurbahnen; 4achs. preuß. Oberlichtwagen.

8/26 Biete: N; BR 01; H0, BR 42; 55 (SNCF); 57 (Umbau); 81; 106; E 69 rot; V 100; sowie Umbauten 01[2]; 03[2]; 03[10] und VT 135 DR; Modellweichen, versch. Wagen. Suche: H0m, rollendes Material; H0: Dampflokmodelle (u. a. 19[0]; 18 201, 91); ETA; E 04; MÄRKLIN-Erzeugnisse (Zustand gleich), auch Zubehör sowie H0-Ersatzteile; -Langenschwalbacher; -Altenberger; Spezialgüterwagen.

8/27 Biete: H0, 01[5]; 23; 24; 50; 80; 81; 89; 91 sowie alle neueren PIKO-Modelle. Suche: Modelle in Nenngr. 0 von ZEUKE, STADTILM, LIEBMANN, in H0: BR 38 und 84 sowie Eisenbahnliteratur.

8/28 Biete: „modelleisenbahner" 5/1971, 9/1980; „SIGNAL" 6–17, 19, 21, 33, 34; „Die Modelleisenbahn 3"; „Bauten auf Modellbahn-Anlagen"; Eisenbahnkalender 1985. Suche: „Straßenbahn-Archiv" 1,2; „modelleisenbahner" Jahrg. 1954, 1955.

8/29 Biete: BR 24; Eisenbahn-Jahrbücher 1975, 1976, 1981–1983; Modelleisenbahn-Kalender 1981–1984; „Die Windbergbahn"; Reprintausgabe „Geschichte und Geographie Deutscher Eisenbahnen". Suche: VT 135; Schmalspurfahrzeuge H0m und H0e; „modelleisenbahner" vor 1977 sowie transpress-Literatur.

8/30 Biete: „Reisen mit der Dampfbahn"; „Lokomotiven von Borsig"; in H0: BR 50; Drehscheibe. Suche: H0, BR 89[70-75] (T3), 91.

8/31 Biete: BR 89; versch. Wagen; „Lokomotiven aus Esslingen"; Motorgenerator 220 V Gleichstrom-0-26 V Bahn/26 V Licht. Suche: BR 84; Kö; VT 175; Rheingoldwagen; „Dampflokomotiven der alten deutschen Staats- und Privatbahnen"; „Dampflokomotiven-Sonderbauarten"; „Schiene, Dampf und Kamera". Alles H0; nur Tausch.

8/32 Biete: „Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1900–1910, 1920–1930, 1947–1967"; „Lokomotiven aus Esslingen"; „Dampflokomotiven"; „Dampflok-Sonderbauarten"; „Für unser Dampflok-Archiv"; „Vorschrift für den Bremsdienst von 1961 ab gültig"; „Dampf auf Reichsbahnstrekken"; Eisenbahnkalender 1978–1987; „Bilder von der Eisenbahn 2,3"; „transpress Verkehrsgeschichte"; Kartenspiel mit Modellbahnfahrzeugen; Lokschilder BR 50 u. 52 (EDV); in H0: BR 52 (WT); Bausatz Laas-Fährbootwagen; 3. Kl. Personenzugwg (1. PIKO-Prod.). Suche: „Triebwagen-Archiv"; „modelleisenbahner" bis 1970; Modellbahn-Kalender bis 1985; in TT: Drehscheibe; Verschlagwagen; Eigenbaumodelle (BR 01, 03, 95, 98, 38, 02, 106, 120, E 18, 243) u. a.

8/33 Biete: „modelleisenbahner" 1970–1974; 1975 außer Heft 8; 8–12/1977; 1978, 1979.

8/34 Verkaufe od. tausche umfangreiche Sammlung von Dampfmaschinen und Zubehör gegen ähnliches Material od. Selbstbaufahrzeuge in TT.

8/35 Suche: N, 4teil. Doppelstockeinheiten mit ČSD- und PKP-Beschriftung sowie 12 D-Zug-Wagen DR 2. Kl.

8/36 Biete: „Schmalspurbahn-Archiv"; „Die Rübelandbahn"; „Die Spreewaldbahn"; „Eisenbahn-Jahrbuch 1981"; Modelleisenbahn-Kalender 1978–1984; „Die Dampflokomotive". Suche: „Baureihe 01"; „Baureihe 44" „Reisen mit der Dampfbahn". Nur Tausch!

Kutschik, Dietrich: „Lokomotiven von Borsig", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1985, 416 Seiten, 468 Abb., 18 Tabellen, 58,00 M.

Eingeleitet wird dieses zweifellos einmalige Nachschlagewerk mit der chronologischen Aufzeichnung und dem Wachsen einer weltweit bekannten Lokomotivbauanstalt in der alten Residenzstadt Berlin.
Es werden Höhepunkte und bedeutungsvolle Epochen im deutschen Lokomotivbau in der entwicklungsgeschichtlichen Reihenfolge festgehalten. Dazu gehört auch der Niedergang des großen Tegeler Werkes zur Zeit der Weltwirtschaftskrise. 1931 verlagerte man den Dampflokbau in das bis dahin in Privatbesitz befindliche Werk nach Hennigsdorf. Der Firmenname lautete fortan „Borsig-Lokomotivwerke". Die Firma befand sich in finanzieller Abhängigkeit des AEG-Konzerns. Später erwuchs daraus der VEB KLEW „Hans Beimler".
Im Textteil wird dann anschaulich die Entwicklung der alten Long-boiler 1A1 dargestellt. Der ersten Lokomotive mit der Fabriknummer 1 wird allerdings ein besonders breiter Raum gewidmet. Welch mühevolle und aufwendige Recherchen des Autors vonnöten waren, läßt sich kaum ermessen, da Detailzeichnungen und Konstruktionsunterlagen dieser vor mehr als 140 Jahren gebauten Maschine seit Generationen nicht mehr existieren.
Als Grundlage standen lediglich Handskizzen der alten Norrislok aus dem Jahre 1839 zur Verfügung, die damals im Dienste der Berlin-Potsdamer Eisenbahn stand. Da dieser Einsatz eines Dampfwagens sich fast vor der Haustür Borsigs vollzog, war es für den Meister eine Kleinigkeit, wesentliche Konstruktionselemente zu studieren und in seinen Werkstätten auszuprobieren. Daß man in der kleinen Produktionsstätte am Oranienburger Tor schon bei der allerersten Lokomotive die Achsfolge 2'A1, also mit führendem Drehgestell, wählte, zeugt von der Weitsichtigkeit des noch recht jungen Maschinenbauers August Borsig.
Mit den steigenden Anforderungen des norddeutschen Zugförderungsdienstes wuchs auch die Leistungs- und Energieumsetzung der damaligen Dampflokomotiven. Die Qualität des Hauses Borsig sprach für sich. Bereits 1846 kam es zu den ersten Lieferungen in ein damals außerpreußisches Land: Vier 1A1n2-Schlepptenderlokomotiven erhielt die „Hannöversche Staatsbahn". Erste Auslandsaufträge gab es 1853, bestimmt für die Warschau-Wiener Bahn. Die Tatsache, daß Borsig trotz einer Vielzahl von Exportgeschäften stets Hauslieferant zahlreicher preußischer Bahngesellschaften, ab 1880 der KPEV und ab 1920 der Reichsbahn geblieben ist, erfreut den Historiker.

Mit dem vorliegenden Buch wurde eine noch bestehende Grauzone in der deutschen Lokomotivgeschichte von den Anfängen bis zur Jahrhundertwende wesentlich aufgehellt. Von ungewöhnlich hohem Stellenwert dürfte aber das Lieferverzeichnis sein, das allein 255 Buchseiten einnimmt; also weit über die Hälfte des umfangreichen Werkes. Diese Auflistung, beginnend bei der Fabrik Nr. 1 und durchgehend bis zur Nr. 16352 (DR-Lok 65 1002), bildet das Kernstück des renomierten Autors und Borsig-Kenners. Augenfällig wird beim Studium des Lieferverzeichnisses, daß das Berliner und später das Tegeler Werk große Verdienste an der Lieferung zahlreicher Lokomotiven an Bahnen im zaristischen Rußland erwarb. Auch nach der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution war die Firma Borsig bei einem Großauftrag, der 1000 Fünfkuppler umfaßte, mit dem Bau von 57 Exemplaren im Geschäft. 300 Loks lieferten NOHAB/Schweden (Reihe Э^{ш}) und 700 zahlreiche deutsche Lokbauanstalten (Reihe Э^{г}).

Es wäre nicht auszuschließen, daß unmittelbar nach Beendigung des zweiten Weltkrieges die eine oder andere Breitspurmaschine von Borsig im Berliner Raum zu bewundern war, sofern man in dieser schweren Zeit überhaupt einen Blick dafür hatte.

Der Lokomotivfreund erfährt auch, daß in den Werkhallen von Borsig bereits 1857 die erste Tenderlok hergestellt wurde, als diese Bauart auf dem europäischen Festland noch weitgehend unbekannt war. Ihre Verbreitung begann erst nach 1870 und sogleich mit einem gewaltigen Aufschwung. Speziell für die neugeschaffene KED Berlin mit ihren ausgedehnten Ring-, Stadt- und Vorortbahnnetz war besonders ab der Jahrhundertwende die klassische 1'C-Bauart in Form der T9, T11 und T12 wie geschaffen. Trotz der scharfen Konkurrenz durch Schwartzkopff in Wildau und Henschel in Cassel – ebenfalls große Tenderlokproduzenten – gelang es den Gebrüdern Borsig, große Marktanteile auf diesem Gebiet zu sichern.

Unmittelbar nach dem ersten Weltkrieg fand diese Tradition mit dem Erscheinen der schweren 1'E1'h2-Tenderloks der HBE und der T20 ihre Fortsetzung. Im entwicklungsgeschichtlichen Teil findet man schließlich auch etwas über die Auslieferung von Zahnradlokomotiven und Dampftriebwagen.
Abgerundet wird dieses exzellente Werk durch umfangreiches Bildmaterial aus der Sammlung des Autors. Ein großer Teil der abgelichteten Borsig-Fabrikate gehört zu den Raritäten, die bisher noch nie veröffentlicht wurden. Alles in allem, ein wirklich gelungenes Nachschlagewerk für die zahlreichen Anhänger unserer guten alten Dampflokomotive.
Gerhard Zeitz

Heiner Matthes: „Straßenbahnen in Karl-Marx-Stadt", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, 184 Seiten, 204 Abb., 48 Zeichn. und 25 Tabellen, 16,50 M

Das ehemalige Chemnitz und heutige Karl-Marx-Stadt ist die viertgrößte Stadt in der DDR. In den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts schossen auch hier die Industriebetriebe wie Pilze aus der Erde. Die Einwohnerzahl stieg von Jahr zu Jahr, und die Verkehrsfrage wurde immer akuter. Ab 1880 hatte Chemnitz als 28. deutsche Stadt und als inzwischen die Industriemetropole Sachsens eine Pferdebahn. Ein Engländer baute sie und legte die Spurweite mit drei englischen Fuß, das sind 915 mm, fest. Später wurde sie auf 925 mm erweitert. Schritt für Schritt erfolgte der Netzausbau. Bereits 1892 wurde die Umstellung auf elektrischen Betrieb ins Auge gefaßt. Am 19. Dezember 1893 war es dann soweit: Chemnitz war die 12. Stadt des „Reiches" mit einer „Elektrischen". Das Streckennetz mußte trotz der abnormen Spurweite ständig erweitert werden. Zwischen den Weltkriegen ähnelte die Entwicklung der vieler anderer Straßenbahngroßbetriebe. Nach 1945 wurde das z. T. stark beschädigte Straßenbahnnetz abschnittsweise wieder in Betrieb genommen. Als dann die Straßenbahn ihre Leistungsgrenze erreicht hatte, standen die Experten vor einer für Karl-Marx-Stadts Nahverkehr grundsätzlichen Entscheidung: Sie fiel zugunsten eines regelspurigen Straßenbahnnetzes aus. Seit 1960 hat Karl-Marx-Stadt zwei Straßenbahnnetze unterschiedlicher Spurweiten. Noch heute rollt eine Linie auf schmaler Spur, und das auch zur Freude der Nahverkehrsfans!
Das vorliegende Buch über die Karl-Marx-Städter Straßenbahn dürfte die Wünsche eines jeden Interessenten erfüllen. Mit Akribie und Sachkenntnis ist jeder der acht Abschnitte dieses Buches geschrieben worden. Zahlreiche interessante Fakten findet man auf jeder Seite, die Illustrationen sprechen für sich.
Die mühevolle Kleinarbeit des Autors ist offensichtlich. Ihm kann zu diesem Buch der Reihe „TRANSPRESS-VERKEHRSGESCHICHTE" nur gratuliert werden. Mögen künftig weitere Straßenbahnbetriebe in dieser Form vorgestellt werden.
Wilfried Mengel

Elfriede Rehbein: „Klassiker des Schienenstranges", Urania-Verlag Leipzig; Jena; Berlin 1986, 1. Auflage, 128 Seiten, 44 Abb., 1 Tafel, 4,50 M

In sechs Abschnitten wird in diesem Band der „akzent-Reihe" interessantes über die Geschichte der deutschen Eisenbahn geboten. Wie der Titel bereits sagt, geht's um die Betrachtung der Technikgeschichte von den Anfängen bis zum Beginn der 40er Jahre. Besonders lobenswert: Das Betrachten der Technik im Spiegel der gesellschaftlichen Entwicklung – eine Notwendigkeit, auf die einige Amateureisenbahnhistoriker noch immer glauben, verzichten zu können. Gegliedert in die Abschnitte „Die ersten Jahrzehnte", „Leistungsstarke Dampflokomotiven", „Vorteile durch elektrische Traktion", „Diesellokomotiven" und „Schnelltriebwagen" vermittelt die Autorin mit großer Sachkenntnis und auch für den Allgemeininteressierten in einer verständlichen Art und Weise ein anschauliches Bild rund um die Eisenbahn. Obwohl das Büchlein besonders für den „Nichtfachmann", also weniger für den Eisenbahnspezialisten, verfaßt ist, wird es auch letzterem bisher unbekannte Fakten, aber vor allem wissenswerte Zusammenhänge vermitteln. Die Gliederung ist übersichtlich und logisch. Der Text liest sich gut. Auf den Seiten 76 bis 78 wurden die Bildbezeichnungen verwechselt, insofern bedauerlich, als daß der weniger eingeweihte Leser dies nicht ohne weiteres merken wird.
Alles in allem: Das Buch ist wärmstens weiterzuempfehlen.
Wolf-Dietger Machel

Inzwischen wurden die auf dieser Seite besprochenen Titel restlos an den Buchhandel ausgeliefert.
Bitte nutzen Sie die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken.

Vorschau

Im Heft 9/85 bringen wir u. a.:

25 Jahre Bw Rostock Seehafen;
Eine sowjetische Schmalspurbahn;
Die Strecke Eichicht – Probstzella;
Modelleisenbahnbau in Zwikkau;

Joachim Schnitzer (DMV),
Kleinmachnow

Details mit Tips

Mit dieser Beitragsfolge möchte ich nicht nur Ausschnitte meiner im Heft 6/1984 vorgestellten Modelleisenbahnanlage zeigen, sondern in erster Linie jungen Modellbahnfreunden und den weniger Versierten meine Erfahrungen vermitteln. Fotos und Zeichnungen sollen dabei helfen, solche Details wie diverse Modelle und Kleinigkeiten zu gestalten bzw. herzustellen, die nicht immer unmittelbar mit der Eisenbahn in Verbindung stehen müssen. Denn gerade diese kleinen „Nebensächlichkeiten" verzaubern eine Modelleisenbahnanlage erst recht in eine „lebendige" Miniaturwelt...

Hierbei handelt es sich nicht immer um „neuste" Erkenntnisse, sondern teilweise um bereits früher im „me" erläuterte Tips und Ratschläge. Erfahrene und fortgeschrittene Modelleisenbahner oder langjährige Leser unserer Zeitschrift mögen also ein Auge zudrücken und an die Schar der „Hinzugekommenen" denken, denen ältere Hefte nicht immer zur Verfügung stehen. Was nicht heißt, ganz auf Hinweise in älteren Heften zu verzichten, in denen das angesprochene Thema oftmals ausführlicher beschrieben wurde. Auch wenn die Mehrzahl der Tips für den Selbstbau von Modellen zutreffen mag, so läßt sich vieles auch unter Verwendung von Industriemodellen anwenden. Andererseits möchte ich damit die Scheu vor dem Selbstbau nehmen. Selbstbau macht erfahrungsgemäß nicht nur Spaß, sondern auch Freude. Freude, die schon beim Entwerfen beginnt und selbst später beim wiederholten Betrachten der Modelle nie endet, aber eine gewisse Individualität fördert.

Die auf den Abbildungen zu erkennenden Modellfiguren waren ehemals rohe Spritzlinge, die selbst bemalt worden sind.

Am besten, Sie lassen sich von den nachfolgend beschriebenen Motiven inspirieren, Gleiches zu probieren – oder Sie lassen sich einfach unterhalten!

Pferdegespanne

Im Heft 11/1983 stellte die Arbeitsgemeinschaft 1/25 ihre interessanten Kleinserien-Bausatzmodelle Pferdegespanne vor. Wenn die gleiche Arbeitsgemeinschaft fast zwei Jahre später wegen der langen Wartezeiten um Verständnis bittet, so ist das nicht verwunderlich. Denn gerade solche individuellen Modelle fehlten im Angebot; und so wird es einige Zeit dauern, ehe diese Lücke gefüllt sein wird. Hinzu kommt noch, daß Pferdegespanne wohl fast auf jeder Modellbahnanlage dargestellt werden können. Ob in der Länderbahnzeit oder „Modellbahngegenwart" – sie wirken überall als reizvolle Motive. Aber selbst beim Einsatz modernster Triebfahrzeuge und Reisezugwagen, ja sogar wenn die Güterzüge überwiegend aus Containertragwagen bestehen, wird ein Langholzwagen mit Pferden bespannt, irgendwo am Waldrand dahinscheppern und als stimmungsvoller Kontrast zur modernen Eisenbahntechnik die Blicke der Betrachter einer Modellbahnanlage auf sich lenken. Obwohl das Angebots-Sortiment der o. g. AG auch später durch Kasten- und Leiterwagen erweitert wurde, so stand mit dem Langholzwagen eigentlich schon das Urmodell auf dem Tisch. Und daraus läßt sich vieles machen.

Es wäre wohl zu eintönig, wollte man diese Gespanne „einheitlich" zusammenbauen, um sie gleichmäßig auf der Anlage zu verteilen. Eine Modelleisenbahnanlage soll möglichst „leben", das heißt selbst dort, wo sich nichts bewegt, den Reiz vergangener Tage bzw. das geschäftige Treiben widerspiegeln.

Betrachten wir den Langholzwagen. Er hat auf Abb. 5 Pappelzweige geladen. Die Axt auf dem Wagen entstand aus Blech und Draht, wofür sich aber auch Zeichenkarton verwenden ließe. Die Schrotsäge ist nichts weiter als der Rest eines Laubsägeblättchens, an dessen Enden zwei Drahtstückchen als Griffe angelötet wurden. Das Besondere aber sind die rückwärtsgeführten Pferde vor dem Wagen. In diesem Falle kann man die Beinstellung des Pferdes unter Wärmeeinwirkung etwas verändern und den hastigen Schritt leicht korrigieren. Wichtig ist die Stellung der Zugwaage am Wagen, denn sie muß ja in diesem Falle noch hängend nach unten zeigen. Dazu schneidet man die beiden Einzelzugwaagen ab und klebt sie mit Plastekleber von unten wieder an die große Mittelwaage.

Da sich auf meiner Modellbahnanlage das Jahr 1960 widerspiegelt, konnte ich ohne weiteres auch Landmaschinen aus der Vor- und Nachkriegszeit einsetzen.

Fortsetzung auf Seite 36

Fortsetzung von Seite 35

Hierbei kamen die Pferdemodelle der AG 1/25 wie gerufen. Der Pflug (Abb. 4) ist relativ schnell aus Draht- und Blechresten gebaut und in seinem Aufbau recht einfach gehalten – siehe Zeichnung Abb. 1! Die Zugseile, die man vorn umbiegt und in entsprechende Bohrungen im Pferdekörper befestigt, sollten aus höchstens 0,3 mm starkem Kupferdraht sein. Ein nicht dargestellter, unterhalb des Pfluges angelöteter Draht dient nicht nur der besseren Handhabung beim Bau bzw. Farbgebung, sondern erleichtert auch die spätere Fixierung auf der Anlage.
Der am Straßenrand abgestellte Wagen erhielt nur ganz schlicht ein Grundbrett und zwei schmale Seitenbretter, wie man sie in ländlichen Gegenden oftmals vorfindet. Diese entstanden aus 0,6 mm dickem Sperrholz, wofür sich aber auch Furnierholz verwenden läßt. Auch bei diesem Modell wurde die Zugwaage hängend dargestellt.
Moderne Erntemaschinen sind zu jener Zeit noch recht selten auf den Feldern zu sehen gewesen. Das bedeutet jedoch nicht, völlig auf mechanische Hilfsmittel verzichten zu müssen. Ein fahrbarer Heurechen (Abb. 7) war damals ganz bestimmt noch hier und da im Einsatz. Wie die Zeichnung (Abb. 2) verdeutlicht, ist es relativ einfach, ein solches Gerät selbst zu fertigen – zumal man nicht unbedingt wie beim gezeigten Modell die Räder aus Blech und Draht herstellen muß.
Hierfür eignen sich nämlich ebenfalls die Hinterräder des Wagenmodells. Der eigentliche Rechen wird in der bewährten Wickelmethode (Abb. 3) hergestellt, bei der ein flaches Stück Hartgewebe (Pertinax) o. ä. in gleichen Abständen mit 0,2 mm Kupferdraht umwickelt sowie dieser danach gelötet, getrennt und gebogen wird (s. auch „me" Heft 1/1977).
Typisch für die damalige Zeit – man sieht es aber auch heute noch in Gebirgsgegenden – war das Binden des gemähten Getreides in Garben und das Aufstellen der Garben zu Puppen. Garben lassen sich leicht aus strohfarbigem Stickgarn herstellen, wobei der Stickgarnstrang erst in bestimmten Abständen zusammengebunden und danach zerschnitten wird. Bei dieser „Erntemethode" darf natürlich ein hochbeladener Leiterwagen nicht fehlen. Die Leitern können ebenfalls aus Draht oder handelsüblichem Plastegeländer [VERO-Packung „Zaunsortiment" (5456510/129/005)] hergestellt sein; als Ladung dient ein gelb angestrichenes Holz- oder Korkstückchen, das oben mit einzelnen Garben und seitlich mit kurzgeschnittenen Stickgarnresten beklebt bzw. bestreut werden kann.
Mit den lebhaft wirkenden Modellpferdchen verbessern wir optisch sogar solche älteren Wagenmodelle, die früher

1 bis 3 Unmaßstäbliche Zeichnungen der auf den Abb. 5 und 6 wiedergegebenen Geräte Pflug und Heurechen. Abb. 3 zeigt, wie der für den Heurechen benötigte 0,2 mm starke Kupferdraht zu wikkeln ist.

4 Pferde müssen nicht unbedingt einen Wagen ziehen, man kann sie auch beim Ein- oder Ausspannen darstellen.

5 Während der Kleinbauer seinen Acker pflügt, steht der Wagen recht wirkungsvoll am Straßenrand.

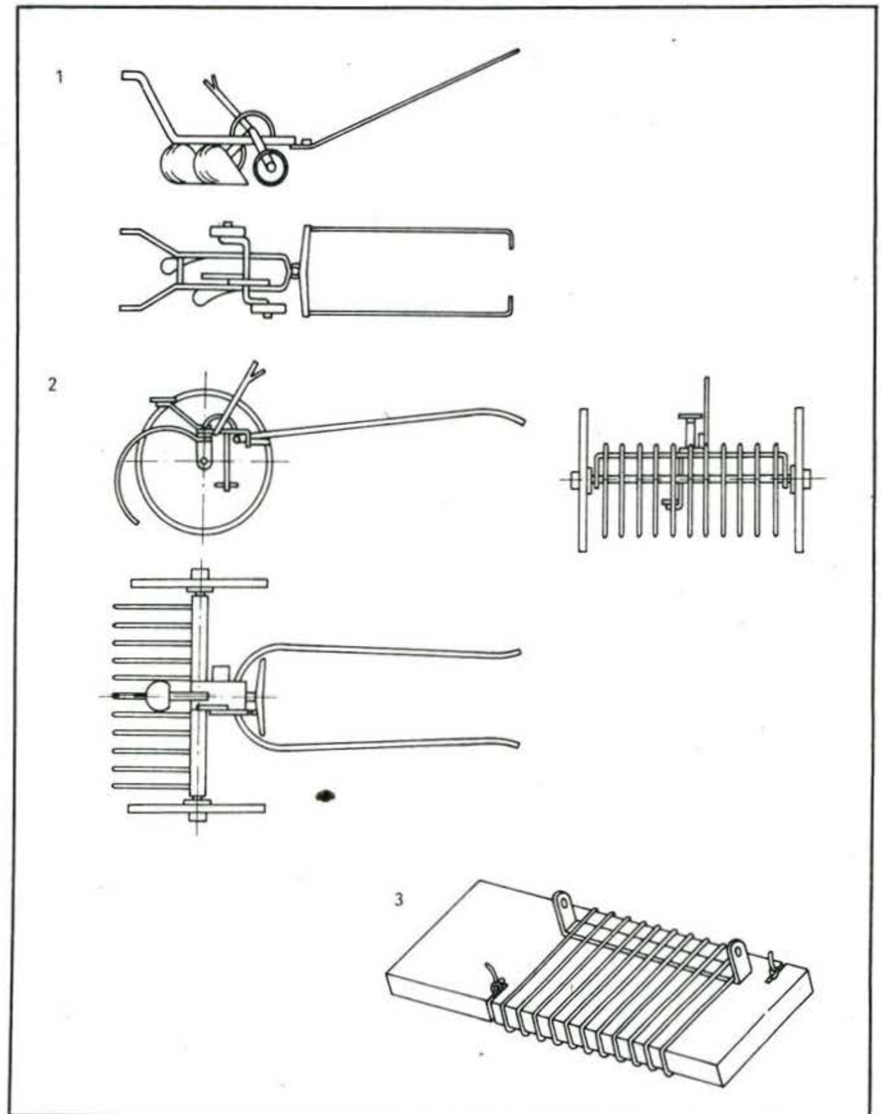
6 Der Bauer auf dem fahrbaren Heurechen hat es da schon viel leichter (das Pferd aber auch!).

7 Schade, daß das Stickgarn ein bißchen zu gelb ist.

8 Die neuen Pferde der AG 1/25 lassen das „alte" Pferdewagenmodell viel lebhafter erscheinen.

9 Auch ein Pferdewagen hat seine begrenzte Lebensdauer ...

Fotos und Zeichnungen: Verfasser



im Handel erhältlich waren (Abb. 9). Die viel zu plump geratene Wagendeichsel und die etwas schlicht wirkenden „alten" Pferde, wurden hier gegen die o. g. Bausatz-Teile ausgetauscht. Das dadurch freigewordene Wagenmodell, dem nun schon Pferde, Deichsel und die Hinterräder fehlen, findet natürlich eine neue Verwendungsmöglichkeit – und sei es nur als Wagenrest oder Wrack irgendwo auf der Anlage (Abb. 8).
Das waren nur einige wenige Tips; und sicherlich kann man weitere Möglichkeiten einer dekorativen Anwendung dieser beliebten Kleinserienmodelle finden. Stellen Sie sich nur einmal vor, wie ein Pferd gerade einen schweren Baumstamm aus dem Modellwald herausschleift oder ganz einfach nur von einem Bauern oder Kutscher auf einem Feldweg geführt wird.
Zur Farbgebung der Modelle sei noch hinzugefügt, daß sich hierfür abgetönte und entsprechend verdünnte Alkydharz-Vorstreichfarbe relativ gut eignet. Die selbstgebauten Blech- bzw. Drahtmodelle sollten jedoch mit Nitrofarben behandelt, das heißt möglichst gespritzt werden.

4



5



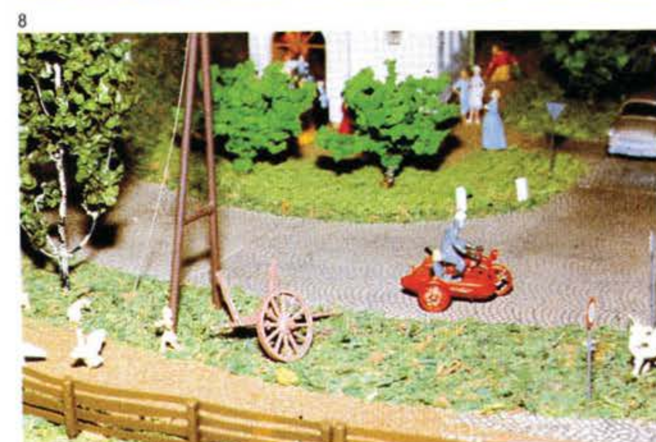
6



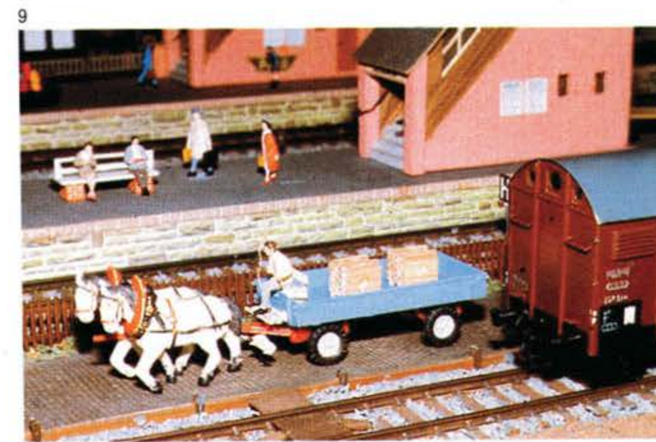
7



8



9



Vorbild und Modell:

Gfh „Trier"

Nachdem wir im Heft 7 unsere Beitragsserie Güterwagen im Vorbild und Modell mit dem Ci Bay 30 unterbrochen haben, folgt heute ein weiteres H0-Modell des Umbauspezialisten Peter Eickel: der Fährbootwagen Gfh „Trier". Wenn Sie mehr über diesen reizvollen Güterwagen erfahren wollen, dann empfehlen wir Ihnen unseren Beitrag auf den Seiten 24 und 25.

Foto: A. Stirl, Berlin



20 Jahre „technomodell"

$H0_e$-Fahrzeuge aus dem jetzigen Produktionsprogramm von „technomodell" (oben). Und damals? Die noch heute beliebten und gefragten $H0_m$-Fahrzeuge von HERR (unten). Mehr darüber auf den Seiten 26 bis 29 dieses Heftes.

Fotos: Albrecht, Oschatz

